

PROMENADE

AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS



PARIS. — IMPRIMERIE JULES LE CLERE ET Cie, RUE CASSETTE, 29.

PROMENADE
AU CANADA
ET
AUX ÉTATS-UNIS

PAR

CHRISTOPHE ALLARD
Docteur en droit, Substitut à Pernay.



PARIS
LIBRAIRIE ACADÉMIQUE
DIDIER et Cie, LIBRAIRES-EDITEURS
35, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS

1878

AVANT-PROPOS

Par le même paquebot que moi, revenait des États-Unis un homme intelligent, instruit, qui avait beaucoup vu et beaucoup retenu en Amérique. De ses souvenirs, il a composé un ouvrage assez étendu, plein de faits et d'observations; il l'a fait imprimer avec luxe et tirer à deux ou trois exemplaires, *pour lui*, en deux volumes in-8°.

Peut-être y a-t-il lieu de regretter que beaucoup des voyageurs et des touristes qui ont pris, l'année dernière, les États-Unis pour but de leurs excursions n'aient pas imité cette fantaisie de grand seigneur. L'Union a en effet inspiré à quelques écrivains, qui l'ont vue en courant, des réflexions trop générales pour avoir été le résultat de leurs propres observations, ou des critiques qui ne sont pas toujours appuyées sur des faits exacts et des études consciencieuses. Elle n'a pas été beaucoup plus connue en France, grâce aux ouvrages nouveaux dont elle a été le sujet ou le prétexte.

Mais si une courte promenade aux États-Unis ne sau-

rait être l'objet d'un livre, celui qui veut profiter sérieusement de son séjour en Amérique ne peut se dispenser de prendre, fût-ce sur des feuilles volantes, quelques notes qui lui en rappelleront les incidents principaux. Qu'il est bon ensuite, je le dis par expérience, de passer les onze ou douze jours de la traversée de retour à classer ces feuillets épars, à leur donner une forme, une suite, à voyager de nouveau au milieu de ses notes de voyage!

Le cahier de notes que j'ai rédigé de la sorte sur l'une des tables d'acajou du fumoir du *Péreire* n'était pas destiné à sortir du carton où dorment mes souvenirs de voyage. L'hospitalité qui a été obligeamment accordée à ces pages dans le *Contemporain* m'en a fait décider autrement, et c'est le texte même des articles parus dans cette Revue que je publie aujourd'hui.

J'ai cherché uniquement à être vrai, à ne dire que ce que j'avais vu, à traduire mes impressions et non celles des autres, et à prouver que celui à qui ses occupations ne laissent que peu de temps pour voyager peut néanmoins rapporter quelques souvenirs d'une simple promenade un peu lointaine.

PROMENADE

AU

CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

I

LA TRAVERSÉE. — DU 5 AU 17 AOUT 1876. — A BORD DU STEAMER *Canada*, DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

6 août.

Un poëte a dit :

> Que voyager est un métier facile !
> Je dis : métier ; d'autres diraient : plaisir...

C'est en effet un plaisir dont rien ne peut donner une idée que de filer ainsi, le plus tranquillement du monde, sur une mer si calme qu'elle en paraît endormie. Voici un jour et demi que nous avons quitté le Havre, et cette impression que laissent toujours les derniers adieux, la dernière séparation, les derniers coups de mouchoir adressés aux amis qui sont venus à l'extrémité de la jetée nous voir partir, cette impression commence à s'effacer. Déjà chacun s'est arrimé de son mieux dans sa cabine, chambre garnie qu'on ne loue pas au mois, mais que l'on est toujours sûr d'occuper pendant au moins onze jours ; déjà quelques

passagers ont installé sur le pont différents jeux : c'est une sorte de jeu de bague, c'est un autre jeu, anglais je crois, qui consiste à envoyer, au moyen d'une longue latte, un palet dans une espèce de marelle. L'air est frais, élastique, léger ; c'est le vrai grand air de l'Océan.

A une heure, ce matin, nous sommes arrivés à Plymouth. Nous y avons pris trois passagers, laissé trois autres, embarqué et débarqué quelques caisses. Tout ce manége, au clair de la lune, était étrange. Le petit vapeur venant s'accrocher au flanc de notre énorme steamer semblait un coquillage parasite cherchant à vivre aux dépens d'un rocher. Dans le fond de la baie, nous apercevions les rangées de lumières de Plymouth ; tout autour, de hautes falaises brunes, tantôt nues, tantôt boisées.

Le cap Lizard doublé, nous arrivons en face de la grande île Sorlingue, dont le phare et les maisons se dessinent en blanc sur la teinte foncée des falaises volcaniques et sur l'azur du ciel. Tout autour de l'île apparaissent, comme autant de dents énormes, les récifs que tant de naufrages, hélas! ont rendus célèbres.

A midi, plus rien que le ciel et la mer, et cela pour dix jours!

10 août.

Le vent va fraîchissant de plus en plus, et le tangage augmente. Nous traversons de temps en temps d'impénétrables bouchons de brouillard. L'avant du bateau pique en plein dans le vent d'ouest. Il a fallu couvrir de toiles et assujettir avec de forts crampons et des cordes les boxes de trois superbes étalons flamands qu'un éleveur américain est venu acheter à Courtray et dont une sorte de *gaucho* a la surveillance pendant le voyage.

Plusieurs fois des sautes de vent se produisent, et le vent d'ouest devient plein sud-ouest. Alors l'aspect de la mer est curieux : les grosses vagues viennent toujours de l'ouest, pendant que de petites vagues, formées et poussées par le *sorouet*, les strient comme des hachures.

Cependant, par intervalles, la mer se calme et le vent s'adoucit. Les pauvres émigrants qui demeurent à l'avant du navire organisent alors, au son d'un accordéon poitrinaire, des danses sur le pont. Il y a de tout parmi ces malheureux ; d'abord, de nombreux types du vice à l'état chronique et du plus parfait abrutissement. La plupart des femmes sont dégoûtantes ; presque

toutes sont jeunes. Puis, comme contraste, de braves mères de famille, à l'air respectable et ennuyé d'un voisinage pareil. Quelques loustics, gamins de Paris ou d'ailleurs, qui se croient la personnification du type « trop beau pour rien faire » et ne s'en promettent pas moins un grand avenir là-bas. Deux Algériens de la province de Constantine, qui ont conservé leur costume bariolé et qui vont en Amérique fabriquer et vendre des bonbons. Beaucoup d'Alsaciens et d'Allemands, qui chantent en chœur le soir, tout en épluchant les pommes de terre qui forment la base de leur nourriture. Que tout cela est misérable!

Voici le règlement par rapport aux émigrants et aux passagers de troisième classe :

« Les tables ou plats seront composés de dix personnes.

« Les passagers formant une table choisiront parmi eux un chef de plat. Le chef de plat sera chargé de la police de la table et y maintiendra le bon ordre...

« Chaque chef de plat devra veiller à ce que l'emplacement servant de réfectoire soit balayé après chaque repas. Il veillera aussi à ce que la partie du navire où sont situées les couchettes des personnes composant son plat, ainsi que ces couchettes, soient tenues en état de propreté.

« Les passagers de troisième classe sont chargés du nettoyage journalier du compartiment qu'ils occupent.

« Tout passager qui, par mauvaise volonté, négligerait de se soumettre au présent règlement, serait privé pendant un ou plusieurs jours, suivant le cas, de sa ration de vin, sans préjudice des mesures que le capitaine est en droit de prendre pour se faire obéir. »

11 août.

Ce soir, le temps est admirablement beau. Pas un nuage au ciel; la mer est blanchâtre et phosphorescente; le sillon tracé par l'hélice ressemble à un torrent enflammé ; l'avant du steamer fait, en coupant l'eau, jaillir des gerbes d'étincelles. La fumée monte au ciel presque droite, et il semblerait, quoique nous filions nos 13 nœuds à l'heure, que le bateau s'avance mollement.

Mais c'est au crépuscule que le spectacle a revêtu le plus grand et le plus sublime caractère qui se puisse rêver. Pendant que devant nous le soleil s'abîmait dans un horizon d'or, la lune,

presque aussi brillante, s'élevait majestueusement derrière le bateau, et l'œil hésitant, émerveillé, ne savait sur lequel s'arrêter de ces deux tableaux qui se déroulaient simultanément à l'avant et à l'arrière. N'est-ce pas en souvenir d'un moment semblable que Raphaël a peint le Père éternel soutenu au-dessus des eaux et tenant, de ses deux bras étendus, le soleil à sa droite et la lune à sa gauche?

Nous restons sur la dunette d'arrière jusqu'à onze heures à causer d'astronomie et à nous lancer dans les systèmes planétaires les plus hardis. Malheureusement, vers onze heures, un épais brouillard survient tout à coup comme un immense crêpe noir subitement abaissé, et l'ennuyeux sifflet recommence.

12 août.

Aujourd'hui, une nouvelle surprise nous était réservée dans ce surprenant tableau : nous avons, de midi à trois heures, aperçu une *vingtaine* de baleines! Ce n'est pas certes que nous les ayons vues de bien près, mais enfin un bon nombre étaient à cinq cents mètres, et alors ces corps d'un brun gris, ces jets d'eau qui s'élèvent si haut pour retomber au loin comme une poussière, et, quand les baleines plongent, ces queues énormes qui se dressent comme des ancres renversées, tout cela apparaissait, disparaissait, en laissant sur la mer calme de grands remous d'écume.

C'est que nous sommes depuis midi sur le banc de Terre-Neuve. A vrai dire, on ne s'en douterait en aucune façon. Les fameux brouillards tant redoutés sont absents, les abordages, le seul danger de cet endroit, sorte de grand'route où tout le monde passe presque à la même place, sont devenus impossibles par conséquent. La seule chose qui a indiqué le moment où le navire a quitté le *gulf-stream* pour entrer dans les eaux de Terre-Neuve est le brusque changement de la température de l'eau, qui de 21° centigrades s'est abaissée presque instantanément à 10°.

Ce matin, nous sommes descendus dans la machine. Sans me mettre à en donner ici la description, je dirai seulement qu'elle est entièrement neuve et qu'elle n'effectue que son troisième voyage. Cette machine, qui étonne par sa simplicité, a six chaudières tubulaires, vingt-quatre foyers, et consomme par jour de soixante à soixante-cinq tonnes de charbon, ce qui fait pour le voyage du Havre à New-York une dépense moyenne de 25,000 fr.

environ. Elle est d'une force de neuf cents chevaux et imprime à l'hélice, depuis le commencement du voyage, une vitesse uniforme de cinquante-sept tours par minute, ainsi du reste que l'indiquait ce matin le compteur mécanique.

Mais c'est assez parler du steamer; un mot de nos compagnons de voyage. C'est un petit monde que ce transatlantique, toutes les nations y sont représentées, ou à peu près.

Ab Jove principium : M. Frangeul, commandant. Homme distingué, agréable, causant bien, ne paraît pas du tout loup de mer, et n'en est pas moins un excellent marin, m'a-t-on dit. Son équipage l'aime beaucoup; il a suffi de quelques jours passés avec lui pour que les passagers fissent comme l'équipage. M. Frangeul est marié, père de deux enfants, et demeure au Havre, du moins en théorie.

Le général G. est un vieux brave, depuis longtemps en retraite après avoir vaillamment servi dans l'armée des Etats-Unis. Il a beaucoup combattu et colonisé dans le Far-West et a passé toute sa vie dans la prairie. Il est pourvu d'un phlegme invincible.

Plusieurs élèves de l'Ecole centrale vont étudier la partie *machines* de l'exposition. L'un d'eux s'y rend même avec une mission. Presque tous travaillent beaucoup, et on voit que leur voyage a un but plus sérieux qu'un voyage de plaisir.

Voici un jeune négociant en cotons et un jeune négociant en draps, Américains tous deux. Le premier, méthodique, méthodiste, aimant beaucoup « a little cocktail », chantant bien, prenant tous les matins un verre de *congress-water* (eau purgative de Saratoga); le second riant toujours, passant son temps à imiter les cris d'oiseaux, avec une prédilection particulière pour celui du coucou, racontant des histoires, aimant beaucoup le champagne et les cocktails. Comme contraste, voici un autre négociant Américain, sérieux, réfléchi, causant bien et d'une façon intéressante. Il vient de temps immémorial deux fois par an en Europe et a déjà fait quatre-vingts et quelques traversées.

M. Chaillé-Long-*Bey*, colonel d'état-major dans l'armée égyptienne, grand voyageur et ancien chef d'état-major du major Gordon, celui qui a remplacé sir Samuel Baker dans l'exploration de l'Afrique centrale. Je n'ai pas besoin de dire quel intérêt présente sa conversation. Il corrige sur le bateau les épreuves de ses récits de voyages, qu'il va publier à Londres sous le titre au moins

bizarre de *The naked truth on the naked peoples* (La vérité nue sur les peuples nus).

Voici deux négociants en draperies de San-Francisco, qui viennent tous les ans se réapprovisionner. L'un d'eux, excellent homme, passe son temps à regarder les photographies de ses enfants et à regretter leur absence. C'est un des membres convaincus de la colonie française de San-Francisco ; il me parlait avec enthousiasme de leur bibliothèque française, qui compte déjà sept mille volumes, de l'argent qu'ils avaient envoyé à la France pendant la guerre, etc. Son compagnon aime bien les Français, mais beaucoup moins la France. Au reste, assez amusant, grand lecteur de romans, qu'il donne tous, une fois lus, à la bibliothèque française de San-Francisco.

Quelques Italiens et Espagnols, qui font *chorus* pour attaquer la France. L'un d'eux est un grand voyageur, qui a déjà fait plusieurs fois le tour du monde. Le pape est sa bête noire, comme celle de tout bon Italien, dit-il. Il a combattu à Mentana, à Castelfidardo, à Rome, etc. ; il ne sait pas au juste si c'est lui ou son frère qui est baptisé.

Quelques dames, que l'on ne voit guère, car elles passent leur temps à être malades dans leurs cabines. Comment peut-on être malade par un temps pareil? Un officier me raconte à ce propos que M. de ..., quand il était venu prendre possession de son poste de représentant de la France à Washington, avait passé le temps de la traversée à gémir, et la mer était comme un lac. « Comment peut-on mettre des gens pareils dans les ambassades ? » ajoutait cet officier, qui, jugeant tout à son point de vue, se figure qu'on ne peut représenter la France après avoir eu le mal de mer.

Plusieurs prêtres catholiques, sulpiciens, à destination des séminaires de Montréal et de Baltimore. Tous sont Français, excepté un qui, en sa qualité d'Irlandais, parle un français composite. Il assure, par exemple, qu'un de ses confrères est un prêtre *séculaire,* parce qu'il n'appartient pas au clergé régulier; il explique que la guerre de sécession a failli lui faire perdre *sa future*, ce qui veut dire son avenir, etc.

Parmi ses passagers de marque, le *Canada* a compté deux fois dans ses voyages de cette année un musicien Français qui, venu en Amérique pour y diriger des concerts uniquement composés de sa musique, a eu le plus grand insuccès qui se puisse imaginer. On m'a assuré, du reste, qu'il s'y attendait parfaitement, et

qu'il avait même eu la prévoyance de se faire payer d'avance les 200,000 fr. que devait lui rapporter cette tournée de concerts. Cet artiste est resté célèbre dans la mémoire de l'équipage du *Canada* pour l'impression que la mer produisait sur son organisme. Quant au piano du salon, qui se promettait probablement tant de plaisir à répéter les refrains bouffes du maître, il est demeuré dans son isolement, le maître lui-même n'étant presque pas sorti de sa cabine, « pour cause d'indisposition », de toute la traversée.

La terre, Terre-Neuve, qui n'est qu'à un jour et demi de distance, annonce son voisinage par de nombreux goémons, verts et jaunes, qui affectent la forme de grappes, et qu'on appelle des *raisins des tropiques*.

Mais la véritable curiosité, la grande attraction de la journée a été les poissons volants, que l'avant du navire, en fendant les vagues, faisait fuir à babord et à tribord, par compagnies, comme des bandes de perdrix effrayées.

15 août.

Mauvais temps. Pour la première fois de la traversée, on met dans la salle à manger les tringles à roulis. Les vagues tombent drues et serrées sur le pont, en volutes qui balaient tout ce qu'elles rencontrent. L'avant du navire s'élève avec force, puis retombe et pique dans la lame. L'hélice tourne hors de l'eau avec bruit. Les vagues montent jusqu'au-dessus de la passerelle du capitaine, et celui-ci, qui a à se soucier d'autre chose, les reçoit avec indifférence.

C'est ce matin à sept heures que le temps a changé. Hier soir, nous avons eu ce que les marins appellent la *mer d'huile*, une mer non-seulement sans vagues, mais sans rides, une mer de cire fondue. Les matelots regardaient l'horizon et ne disaient rien. Pour nous, qui ne nous doutions pas que cette tranquillité momentanée était l'annonce d'un coup de mer, nous nous étions mis à dîner, quand on annonce que le pilote est en vue.

Immédiatement, tout le monde sur le pont. C'est bien le pilote, et quoiqu'il soit encore à l'horizon, on aperçoit déjà son grand pavillon. Mais quel est son numéro? Question grave, car tout le monde sait que le passe-temps des derniers jours d'un voyage du Havre à New-York est d'organiser la fameuse *poule au pilote*, dont les billets se vendent souvent très-cher. Toutes les lunettes se

braquent. C'est le n° 3, un 3 gigantesque, qui rapporte une assez jolie somme à son propriétaire, M. D., de New-York.

On met le cap sur le pilote. Les paris les plus insensés s'engagent sur la couleur et la forme du chapeau du pilote, sur le pied par lequel il commencera à monter à l'échelle, sur la grave question de savoir s'il a ou non de la barbe, etc. On est comme des enfants après dix jours de traversée. Il arrive : une petite barque se détache de cette gracieuse coquille de noix qui n'est plus qu'à quelques mètres de nous, et un grand et gros homme, véritable type yankee, monte à bord. C'est lui qui maintenant a la charge du navire, le commandant n'est plus que son second.

Le pilote ne nous apporte pas de nouvelles : voilà neuf jours que son bateau tient la mer sans être rentré au port. On se demande vraiment comment un aussi petit bateau, si admirablement construit et gréé qu'il soit, peut rester si longtemps à 500 milles de son point de départ (il n'est pas rare, en effet, que les pilotes de New-York s'avancent jusqu'au banc de Terre-Neuve; il est vrai qu'ils se perdent souvent). Depuis neuf jours, ce bateau, qui contenait, outre son équipage, quatre capitaines-pilotes, en a successivement donné un à un navire de la *Cunard-line*, un à un steamer de Hambourg, un à nous, et il va croiser pour mettre son dernier à bord d'un steamer brémois, qui doit arriver un de ces jours; après quoi, le bateau-pilote reprendra la route de New-York.

16 août.

Voici l'Amérique! Nous avons vu à huit heures et demie le phare auquel Light-Island doit son nom. Nous serons à New-York à deux heures. Tout l'élément américain du bateau crie : « Hurrah for uncle Sam! 'rah for old father! 'rah for John Brown! »; puis ils entonnent le fameux chant :

John Brown's body lies in the ground!
Gloria! Alleluia!

Ainsi, voici la traversée finie. Tout nous a favorisés; il n'y a presque pas eu un malade à bord. Je quitte avec regret, quelque chaude qu'elle soit, ma pauvre petite cabine, où j'ai passé onze bonnes nuits, bercé, quelquefois un peu trop vivement, par un

océan qui ne s'est que rarement mis en colère. Nous voici en Amérique!

Mais pourquoi ne voyage-t-on pas plus? Pourquoi cette Amérique, qui nous visite si avidement, n'est-elle pas plus souvent le but et l'objet de nos visites? C'est si utile de voyager, et si facile!

La terre se montre. C'est, à droite, Long-Island, ce sont des falaises blanchâtres et crayeuses, surmontées de nombreux phares. Déjà de petits yatchs nous entourent, et nous jettent des cris de bienvenue. Le temps est plus splendide que jamais: un vrai temps d'arrivée. A gauche se montre la pointe de Sandy-hook, crochet de rochers, comme l'indique son nom. Nous sommes donc en pleine baie, nous nous croyons à New-York: allons donc! New-York est encore à quinze milles!

On hisse à l'avant du navire un drapeau français sur le blanc duquel se détachent les mots *service postal;* au mât de misaine le drapeau des Etats-Unis, au grand mât celui de la compagnie; nous entrons dans la baie. Des bouées d'une espèce particulière, auxquelles chaque vague fait rendre un son, un beuglement bizarre, nous avertissent que nous passons la barre, bas-fond qui va de Sandy-hook à Long-Island, et qui n'a que vingt-neuf pieds de tirant d'eau.

Ce passage franchi, la baie nous apparaît dans toute sa splendide immensité. A perte de vue s'étendent de chaque côté des collines boisées, entrecoupées de criques, couronnées d'habitations de plaisance. Bientôt la baie se resserre: ce sont les *narrows* ou détroits, mais le caractère de la scène ne change pas.

Avant que les *narrows* ne s'élargissent pour former la véritable baie de New-York, il nous faut mouiller pendant longtemps, pour subir deux ennuyeuses formalités, l'inspection de la santé et celle de la douane. Cette dernière formalité est curieuse. Quatre *gentlemen* en cravate blanche s'assoient à une table, dans le salon; l'un d'eux remplit le rôle d'un magistrat: ils vous font individuellement comparaître devant eux, et jurer que vous n'avez aucune marchandise sujette aux droits. Vous jurez: ensuite on visite vos bagages, et s'il se trouve que vous ayez menti, alors on vous poursuit, non-seulement pour la contravention, mais aussi pour le faux serment. N'est-ce pas heureusement imaginé?

Le steamer se remet en marche, et nous nous avançons, émer-

veillés, à travers la baie de New-York. A droite, Brooklyn s'étend en étages sur la colline. Ce n'est en réalité qu'un faubourg de New-York, séparé de la ville par l'East river ; mais c'est un faubourg de quatre cent vingt-cinq mille âmes, et qui a son existence propre. A gauche nous avons laissé Jersey-city, Weehawken, Hoboken, Long-Branch, toutes villes considérables, dont la moindre, Hoboken, a vingt et un mille habitants. On arrive ainsi à New-York au milieu de cités placées en demi-cercle, véritable cortége de cette reine de la mer, satellites de ce centre puissant dont les rayons s'étendent dans le monde entier.

Au milieu de la baie nous longeons la petite *Governor's Island*. C'est sur ce rocher que doit s'élever le colosse de la liberté de Bartholdy, offert à New-York, comme on sait, par les Français qui y résident. Le *bras droit* de la liberté est en ce moment dans le parc de l'Exposition à Philadelphie. Cette statue sera très-belle, qualité rare chez un colosse ; mais comme il faut que partout en Amérique l'utile aille de pair avec le beau, elle servira de phare.

Nous voici aux quais. Ils ont trois lieues d'étendue. Ils se composent d'une multitude de petites jetées, nommées *piers*, partant à angle droit du quai lui-même ou *warf*, et entre lesquelles vont se ranger les navires pour opérer leur déchargement.

Chaque *pier* a un propriétaire. Le *pier* 42[th] est celui de la Compagnie Transatlantique française. C'est le plus beau de tous, de beaucoup. Ce n'est pas du reste une dépense superflue ; il faut du *humbug* ici, avant tout.

II

NEW-YORK.

Il y aura des voyageurs qui rapporteront de New-York cette impression : grande ville sale, boueuse, malpropre, mal pavée, laide, sans caractère et sans beauté. Tout cela est parfaitement juste.

D'autres garderont la mémoire de ces belles rues droites, aux maisons de marbre ou de granit brun, qu'escaladent des lierres, des clématites et des vignes folles, ombrageant un sous-

sol, à moitié caché lui-même par un balcon de pierre ouvragée ou de fer repoussé. Tout cela existe en effet.

Les uns auront à l'esprit le vieux New-York, qui est bien la plus sale fourmilière qu'il soit donné de contempler; les autres auront dirigé leurs pas du côté de *fifth avenue* et du quartier neuf. Les premiers auront vu le New-York où on amasse des fortunes, les seconds celui où on les dépense.

Mais ceux qui veulent avoir de la ville une idée sérieuse et exacte devront voir tout à la fois le quartier aristocratique, fashionable et riche, 6th *avenue*, le quartier du grand commerce, *Brodway*, le quartier de la haute finance, *Wallstreet*, le quartier du petit commerce, le quartier des pauvres, trop considérable hélas! et même, en prenant deux policemen comme escorte, le quartier des mendiants. Et je serais étonné que leur impression générale ne fût pas celle-ci : population active, industrieuse, forte, vaillamment trempée, et capable de tout. Il est vrai que l'on a le tort de ne pas faire comme en France, et de s'occuper seulement de ses propres affaires sans vaquer à celles des autres; que l'on a le tort encore d'aller au plus vite, préférant un mauvais raccourci à une bonne grand'route, pourvu qu'on puisse passer; que l'on a le tort enfin de ne viser qu'à l'utile, en n'y mêlant l'agréable que subsidiairement. Mais tous ces torts sont des qualités, vus du bon côté.

Pour visiter la ville, le véritable, le seul moyen de locomotion (car il ne faut pas faire entrer en ligne de compte les voitures de remise, qui prennent pour la moindre course un nombre de dollars inabordable) ce sont les *horse-cars*, ou tramways. Il y a des lignes de *cars* partout, dans toutes les rues, dans toutes les directions. C'est très-commode, quand on a appris à se reconnaître dans leur parcours.

Mais il n'est pas difficile de se diriger dans New-York, grâce à la façon éminemment pratique et utilitaire dont est divisée la ville, du moins dans sa plus grande étendue. *Fifth avenue* la sépare, dans sa longueur, en deux parties égales. De cette cinquième avenue partent, à angle droit, un grand nombre de rues indiquées par leur numéro d'ordre, suivi de l'indication E ou W, suivant que la partie où l'on se trouve est à l'est ou à l'ouest de ladite cinquième avenue. A chaque coin de rue, au coin de chaque *bloc*, comme on dit ici, le réverbère indique les rues qui forment intersection. Enfin, il y a d'autres avenues,

droites également, plantées, sur le type de *Fifth-avenue*, de sycomores, de platanes ou de vernis du Japon, qui sont parallèles à cette dernière, et coupent aussi, par conséquent, les rues à angle droit.

Une seule rue fait exception à ce parallélisme et à ce perpendicularisme obligé : c'est *Broadway*, la *rue large*. Broadway va de la quarante-cinquième rue à l'Union Square et est continué par la *Fourth avenue*. C'est à New-York ce que sont la *Ringstrasse* à Vienne, la *via di Toledo* à Naples, la *Kalverstraat* à Amsterdam ; c'est le centre de l'animation, du commerce, des *offices*, du bruit et du *humbug*. Par extraordinaire, la rue est bien pavée, et on peut la traverser sans avoir à contourner le moindre cloaque. Toutes les deux ou trois maisons vous trouvez le *ticket-office* d'un *railway* quelconque, plein de cartes et de prospectus aux détails les plus alléchants. C'est toujours la *shortest und securest route* (la route la plus courte et la plus sûre) pour aller d'un point à un autre; il y a des *dining-cars*, *sleeping-cars*, *drawing-cars*, *palace-cars* (wagons restaurants, dortoirs, salons, palais) etc. La concurrence entre ces différentes lignes a du reste un immense avantage, c'est de produire un incroyable abaissement de tarifs. Exemple : il y a deux ans, le *fare* (tarif) de New-York à Chicago était de 28 dollars ; il a été réduit l'année dernière à 22; cette année, il est de 13.

Dans chacun des offices de railways de Broadway, on distribue gratuitement à tout venant des cartes géographiques du parcours du chemin de fer. Ces cartes comprennent même souvent ou une province, ou une grande partie des Etats-Unis, quelques-unes les Etats-Unis tout entiers, certaines y joignent le Canada ; mais toujours un gros trait noir, beaucoup plus visible que le reste, indique le tracé du chemin dont ces cartes ne sont en réalité que de magnifiques prospectus. Elles sont du reste rarement exactes : ne faut-il pas déformer un peu le pays, aux dépens de la vérité géographique, pour prouver, même contre l'évidence, que la route proposée est la plus courte ? Le verso de la carte est le plus souvent occupé par des bois représentant les sites les plus remarquables de la ligne, fortement embellis par l'imagination du dessinateur. L'*Houston and Texas central railway* y joint une gravure représentant les principaux animaux qui vivent dans l'Etat du Texas, et une *explanation* digne de Barnum, sur la manière dont les fruits, les récoltes et les animaux croissent

dans la contrée, plus rapidement qu'en aucun autre pays. Beaucoup de lignes insistent sur ce point qu'elles n'ont pas de ponts en bois. Presque toutes offrent une gravure représentant un *sleeping-car*, si bien aménagé, si commodément disposé, que l'envie de dormir vient immédiatement. Plusieurs lignes ont également sur leurs prospectus l'image d'un *dining-car*, sur laquelle de nombreux voyageurs font un dîner qui paraît splendide. Le *Kansas Pacific railway*, lui, donne des conseils paternels : « Be wise and take a trip over K. P. Ry; take K. P. Ry and renew your youth. » (Si vous êtes sage, vous ferez une excursion sur le Kansas Pacific railway; prenez cette ligne, et cela vous fera retrouver la jeunesse). Le *Pennsylvania railroad* a dépassé les autres compagnies par la grandeur de ses réclames : à une carte assez complète des Etats-Unis, sur laquelle le tracé de la ligne ressort par-dessus tout le reste, il a joint, comme annexe, une mappemonde dressée d'après la projection de Mercator, et une note explicative assure que le Pennsylvania railroad est la voie la plus courte et la plus sûre pour faire.... le tour du monde.

Une compagnie s'est élevée plus haut encore par l'ingéniosité de ses réclames. Il fallait perdre dans l'opinion un railway rival ; voici comment elle s'y est prise : un roman assez amusant, spirituellement illustré, paraît tout à coup à New-York ; la scène se passe, d'un bout du livre à l'autre, sur le parcours des deux chemins rivaux ; mais combien ceux-ci diffèrent-ils entre eux! sur l'un tous les accidents imaginables arrivent : ponts rompus, attaques nocturnes, déraillements, etc. ; les images montrent que là où on croyait rencontrer une station, il n'y a qu'un misérable hangar abandonné, et entouré même d'ossements blanchis qu'on a le droit de prendre pour ceux de voyageurs morts de faim dans ce pays inhospitalier. Au contraire, l'autre ligne est l'heureux théâtre de tout ce qui arrive de favorable aux héros de l'histoire ; et les illustrations de démontrer immédiatement que la ligne traverse les plus fertiles campagnes, les sites les plus pittoresques et les plus grandioses. Certes, ceci est le *nec plus ultrà* dans l'art de la réclame.

Il y a beaucoup à voir dans Broadway, et il est nécessaire de parcourir d'un bout à l'autre cette artère sans fin. Elle part d'auprès des bords de l'Hudson, de la Batterie. La Batterie est toujours une agréable promenade, mais les promeneurs n'y viennent plus. C'était cependant, il y a trente cinq ans, le rendez-vous de tout

ce qu'il y avait de fashionable à New-York ; aujourd'hui le *tout New-York* se rencontre au Parc Central, c'est-à-dire à l'autre bout de la ville, à huit kilomètres de là. Remontant Broadway, nous nous arrêtons successivement à *Trinity-Church*, aux bureaux de l'*Equitable*, à ceux du *Herald*, à la Poste, et à *Astor-House*.

Partout ailleurs qu'à New-York, l'église presbytérienne de la Trinité passerait inaperçue. Elle est jolie assurément, le gothique en est suffisamment pur et élégant, et le grès rouge de New-Jersey, avec lequel elle est construite, lui donne, surtout quand on la visite au soleil couchant, un air étrange et mystérieux ; mais que cette église paraît déplacée au milieu de ce monde affairé, qui court et se rue aux affaires, et de ces innombrables maisons de banque, agences, compagnies d'assurances, qui l'entourent et l'écrasent du poids de leurs immenses édifices !

Parmi les compagnies d'assurances, qui paraissent tenir toutes à rivaliser dans leurs bureaux de luxe et de mise en scène, la plus magnifiquement installée est certainement l'*Equitable*, compagnie d'assurances sur la vie. Par un perron richement orné, on accède dans une immense galerie, couverte de peintures et de dorures à profusion, et tellement élevée, que les visiteurs peuvent en faire le tour dans un passage situé à la hauteur d'un premier étage. C'est dans cette salle, qu'aucun palais ne répudierait, que sont installés les bureaux, et dans un coin celui du caissier. Il paraît qu'on se défie de ce dernier, car, par suite d'un mécanisme subtil, il ne peut ouvrir sa caisse avant une heure convenue ni après telle autre heure du soir sans que l'éveil soit immédiatement donné, et même, je crois, l'employé infidèle appréhendé par le même mécanisme. Il est vrai que ces précautions peuvent s'adresser simplement aux voleurs : mais on m'a assuré que les caissiers qui aux Etats-Unis méritent être compris dans cette catégorie ne sont pas rares, et que s'ils ne passent pas en Belgique, ils n'en valent guère mieux.

Chose curieuse (et qui est à noter partout en Amérique), nous entrons dans les bureaux comme en un endroit public, sans que personne ait l'indiscrétion de nous demander le but de notre visite. Bien plus, nous apercevons un ascenseur, nous nous y plaçons le nègre qui préside aux destinées de cet appareil le met en mouvement : il ne nous demande seulement pas à quel étage nous montons, il arrêtera quand nous lui ferons signe. Comme nous nous gardons bien de lui faire signe, nous sommes hissés, à tra-

vers des étages remplis exclusivement par des salles de délibération du conseil de l'*Equitable* et par les logements des administrateurs, jusqu'au septième étage, où il nous faut bien quitter l'*elevator*, celui-ci étant arrivé au terme de sa course. Mais nous trouvons un escalier devant nous; nous montons encore, et nous voici sur le toit, c'est-à-dire sur une jolie terrasse qui domine toutes les maisons et tous les édifices environnants, et d'où le regard s'étend à perte de vue sur la ville, la baie, le cours de l'Hudson, celui de l'East river et Brooklyn. D'autres flâneurs nous ont du reste précédés sur cette terrasse, où ils sont installés et causent. Nous avons retrouvé, pour descendre, l'ascenseur qui nous attendait tranquillement.

Poursuivant notre course à travers Broadway, nous rencontrons l'immense édifice où est installé le *New-York Herald*, le plus grand journal du monde. Nous sommes plusieurs fois retournés visiter ce géant de la presse américaine, dont le numéro, de 16 pages d'impression excessivement fine, est tiré en moyenne à 135,000 par jour; mais c'est de 1 heure à 3 heures du matin qu'il faut y rester, si l'on veut être témoin de la fiévreuse activité qui préside à la confection du journal. Nous commençons par visiter la grande galerie où travaillent les compositeurs; il y en a quatre-vingt-dix à l'œuvre. Aussitôt la composition d'une page achevée et corrigée, on la met dans son cadre et on porte le tout à l'atelier de coulage. On imprime la page composée sur une feuille de papier épais et tendre, où les caractères se gravent en creux. On coule sur ce papier, qui est imprégné d'une substance qui le rend incombustible (la céruse), une couche de plomb en fusion, et on a ainsi une planche stéréotype avec laquelle on peut tirer à tel nombre qu'on veut. On fait souvent un certain nombre de ces stéréotypes, égal au nombre des presses que l'on veut faire fonctionner en même temps. Tous les grands journaux d'Amérique tirent de la sorte, et c'est pour cela que leur impression, quelque fine qu'elle soit, est toujours aussi nette. Après avoir vu couler le plomb et raboter avec soin les extrémités de la planche ainsi formée, il nous restait à voir le tirage du journal. Nous sommes descendus par l'ascenseur dans le sous-sol. Là, une machine cylindrique fonctionnait, tirant à elle seule, avec une inconcevable rapidité, la première édition, qui devait être prête pour l'heure d'un train quelconque. Je regrette de ne pouvoir donner ici la description de cette machine vraiment merveilleuse qui exprime

sur le recto et le verso quatre exemplaires du journal à la fois. Cette machine est munie d'un compteur automatique, qui indique, seconde par seconde, le nombre des exemplaires imprimés. On m'a dit qu'un semblable compteur fonctionne dans le cabinet du directeur, de façon que celui-ci peut, par la simple pression d'un bouton, arrêter le tirage du journal. Il y a neuf presses pareilles, et c'est grâce au nombre incroyable de feuilles qu'elles peuvent tirer simultanément, que, la composition du journal durant jusqu'à trois heures du matin, le *Herald* n'en est pas moins distribué dès la première heure.

Tout dans l'imprimerie est mis en mouvement par une belle machine à vapeur de 50 chevaux, auprès de laquelle une autre machine exactement semblable est installée, prête à remplacer la première s'il survient quelque avarie à celle-ci. De la sorte, le tirage du journal ne peut jamais être entravé.

Je dois ajouter que la machine la plus curieuse que j'aie vue dans cette visite, c'est un employé qui compte les numéros avant de les distribuer aux plieurs. Il les compte avec ses doigts, automatiquement, de la vitesse d'un pianiste qui fait des arpéges. Je ne crois pas exagérer en disant qu'il en compte dix par seconde. Entre temps, il divise les numéros par paquets de 50, qui vont immédiatement aux plieurs.

Nous n'avons que la rue à traverser pour passer du Herald à l'hôtel de la poste. C'est vraiment un beau monument que cet immense édifice de marbre blanc, et l'aménagement intérieur en est admirable. Remarquons entre autres choses cette immense série de petites cases de cuivre, qui au rez-de-chaussée s'étend à perte de vue à droite et à gauche. Chaque case a une clef, impossible à reproduire sans le modèle, et le propriétaire de cette clef peut ainsi venir chercher ses lettres, à l'heure qu'il veut, que les bureaux soient ouverts ou non.

Près de là, voici *Astor-house*. Qu'est-ce qu'Astor? C'est l'un des plus riches parmi les riches de New-York. On se souvient de l'émoi que causa en France, il y a quelques années, la nouvelle qu'un Américain avait commandé, moyennant 100 000 francs, un tableau à l'un de nos plus grands peintres : Astor pouvait fort bien se passer cette fantaisie, car sa fortune en propriétés foncières est évaluée à cent millions. Et cependant son père, venu en Amérique au commencement du siècle, portait tout avec lui, comme Bias, car il n'était riche que d'intelligence et de bonne volonté.

Voici comme se font les fortunes en Amérique. Il y avait à New-York un homme plus riche qu'Astor, c'était Vanderbilt, qui vient de mourir, et qui a commencé par ne posséder que l'humble bateau sur lequel il transportait des légumes. Sait-on combien le Herald rapporte à M. Bennett, son propriétaire, rien qu'avec les annonces industrielles, financières, commerciales et amoureuses (*personals*) qui en couvrent les premières pages? Dix millions, année moyenne. Il faut ajouter que beaucoup de possesseurs de ces fortunes énormes en font un noble et généreux usage; il suffit de citer les exemples si connus de M. Bennett envoyant Stanley à la recherche de Livingstone et à la découverte de l'Afrique centrale, et du riche armateur Grinnell donnant 500,000 francs et équipant deux de ses vaisseaux pour tâcher de retrouver les restes de l'expédition au pôle nord du malheureux capitaine Franklin.

C'est à côté des bureaux du Herald, dans *Fulton street*, que nous avons été visiter un des nombreux et remarquables postes de pompiers dont New-York s'enorgueillit à si bon droit. A peine arrivés, nous comprenons dès le premier mot que le brave pompier auquel nous nous adressions était enchanté de nous faire voir ses *engeens*. Dans une grande salle, parquetée, nous apercevons d'un côté la pompe à vapeur, parfaitement tenue et brillamment astiquée, et le foyer rempli de bois, de charbon, et d'une certaine quantité d'huile de pétrole, de façon à ce que le feu puisse s'étendre en un clin d'œil sous toute la chaudière. Nous verrons, me dit-on, des pompes toutes semblables à celle-ci à l'exposition de Philadelphie; seulement comme il faut bien, dans une exposition, poser un peu pour le public, ces dernières sont recouvertes d'une enveloppe de nickel qui reluit comme de l'argent bruni. Au reste, au point de vue pratique, la simplicité des pompes à vapeur de New-York est un avantage : en effet, non-seulement le cuivre exige moins de soin que la chemise de nickel, mais de plus, quand, le nickel s'étant usé par le frottement dans certaines parties, le cuivre commence à s'oxyder, le nickel joue par rapport à ce dernier métal le rôle du charbon de la pile, et il se produit des courants qui désagrégent rapidement l'enveloppe métallique. Telle est du moins l'opinion des pompiers, qui préfèrent l'utile à l'agréable.

Dans le même appartement se trouve un chariot d'une longueur démesurée, et qui, pour pouvoir tourner sur ses grandes dimensions, est pourvu de deux trains articulés, celui de l'ar-

rière étant à peu près pareil à celui de l'avant. Sur ce chariot sont les échelles ; lui-même il leur sert de base, et elles s'élèvent l'une coulissée sur l'autre, et ayant toujours des points d'appui sur le chariot, jusqu'aux étages les plus élevés, sans avoir besoin de s'étayer sur les maisons, ce qui est d'un immense avantage. De plus, ce système d'échelles est dressé en un clin d'œil.

Au fond du même appartement se trouvent, dans des boxes ouvertes, deux chevaux constamment harnachés, et dressés à aller, au premier signal, prendre leur place respective, à droite et à gauche du timon de la pompe. Ce signal est un courant électrique, le même que celui qui transmet la nouvelle de l'incendie, et qui fait tomber d'elles-mêmes les longes des chevaux. Il est impossible d'imaginer rien de plus merveilleux dans une plus grande simplicité.

Au-dessus de l'appartement de la pompe est le dortoir des pompiers. J'en ai trouvé là une douzaine qui dormaient à poings fermés, tout habillés bien entendu. Ils ne sont pas moins bien dressés que leurs chevaux à aller, au premier signal du timbre électrique, prendre leur place désignée d'avance.

« Combien faut-il de temps, ai-je demandé au pompier de service, pour que la pompe attelée, et le pétrole du foyer déjà enflammé, sorte du poste avec ses hommes? — Douze secondes le jour, et quinze secondes la nuit. » Or, il faut se rappeler qu'il y a à chaque coin de rue des boîtes électriques, assez nombreuses pour qu'aucune maison n'en soit distante de plus de cinquante pas. Dès que le moindre commencement d'incendie se produit, 'importe dans quelle direction, le premier venu fait fonctionner ppareil, dont la clef se trouve toujours dans la maison voisine et n'est jamais refusée. Le numéro du quartier où est le feu étant ainsi annoncé dans les postes, les cinq pompes les plus rapprochées de l'incendie se mettent en route. A un nouvel appel, on verrait arriver les cinq qui composent le périmètre suivant, et ainsi de suite. On comprend que les incendies, à New-York aussi bien que dans toutes les grandes villes qui ont copié ce système d'organisation, soient devenus à peu près sans danger (1).

En sortant de cette intéressante visite, nous avons cru devoir offrir au brave pompier qui nous avait tout expliqué avec la plus grande complaisance, la gratification qu'il avait si bien méritée :

(1) Cette assertion vient de recevoir un triste démenti par l'incendie du théâtre de Brooklyn, qui a coûté la vie à plusieurs centaines de victimes.

« Nous allons boire cela ensemble, » nous a-t-il poliment répondu, et comme nous refusions, il nous a fait comprendre qu'un pompier qui reçoit 1200 dollars (6000 fr.) par an, ne consent à accepter une rémunération quelconque qu'à la condition de la consommer immédiatement. Un peu plus, et nous étions ses obligés à notre tour ! Il a donc fallu nous diriger, à dix heures et demie du soir, vers un petit *bar* (cabaret) voisin, où notre compagnon improvisé, après avoir bu notre pièce, avec nous, a tenu à nous payer une consommation quelconque. En France, on fait des bons pompiers un type légendairement ridicule ; en Amérique, on les estime et on les prend au sérieux ; ici on les paie 6000 fr., chez nous on les paie avec des chansons. Et pourtant, ils se font tuer en France aussi bravement qu'en Amérique, mais pour rien. On l'a bien vu lors des incendies de la Commune.

Après avoir parlé des rues, voyons qui ou quoi on y rencontre. Outre les cars, les rues commerçantes sont sillonnées par des *omnibus*, peints en blanc, assez semblables aux nôtres, mais remarquables par un détail typique, que nous rencontrerons du reste souvent en Amérique : il n'y a personne pour recevoir le prix du parcours, et on s'en rapporte à la loyauté du voyageur, qui a à mettre ses 10 cents (50 centimes) dans une sorte de tronc adhérent à la portière de la voiture. Le voyageur n'a-t-il pas de monnaie, il passe sa pièce sans mot dire au conducteur, qui lui repasse, avec le même silence, la monnaie dans une petite enveloppe de papier sur laquelle est imprimée la somme. Mais, dira-t-on en France, et la police de la voiture? Elle est faite par des affiches collées à l'intérieur, et qui recommandent aux *gentlemen*, « par respect pour les dames admises dans le véhicule, d'avoir un maintien correct, et surtout de ne pas cracher. » J'aurai à revenir sur ce que cette dernière recommandation a d'utile dans ce pays de chiqueurs enragés.

Les voitures de maîtres sont bizarres. Beaucoup affectent la forme de nos *araignées*, et ce sont des araignées couvertes, c'est-à-dire la chose la plus disgracieuse du monde. Les calèches sont inconnues. Les coupés sout nombreux, mais tous ont aussi des roues excessivement fines, tellement fines qu'on se demande comment elles peuvent résister aux cahots que doit produire le ridicule pavage de certaines rues de la ville. Le secret de leur résistance est dans la sûreté et l'élasticité excessive du bois dont elles sont faites, sorte de bois de fer, nommé *eeckovy*. Je connais un

Américain qui, un jour, suivant une chasse en *buggy*, a sauté un petit fossé sans que les roues de la voiture aient été brisées ni même endommagées par la secousse. Elles ont beaucoup plié, et n'ont pas rompu.

A propos des voitures, un mot des cochers. Ce sont tous nègres. Ils sont sur leur siége d'une majesté inexprimable, que rehaussent toujours une cravate et un plastron éblouissants de blancheur, vrai repoussoir pour leurs figures. Toutes les places de domestiques mâles, et en général tous les emplois subalternes sont remplis par des nègres. Les négresses sont nombreuses aussi. Il est curieux que ces pauvres gens affectionnent énormément les toilettes blanches ou de couleurs éclatantes, semblables à ces meubles d'ébène que l'on rehausse d'ivoire ou d'argent.

La religion de beaucoup de nègres de New-York est, m'a-t-on dit, celle des shakers ; non pas de la secte de ce nom, qui fleurit à Mount-Lebanon et à New-Lebanon, et qui fait vœu de continence perpétuelle (ce vœu n'irait pas du tout aux nègres, et, peut-être, pas davantage aux négresses); ce sont des derviches tourneurs; ils sautent, hurlent, dansent une sorte de pyrrhique sacrée, et ont pour cela leur temple à eux.

Avant de quitter les rues populeuses de New-York, je veux dire un mot de la saleté de ces rues et de la nombreuse population d'enfants qui y grouillent. La municipalité de New-York a résolu admirablement le problème suivant : avoir la voirie la plus incroyablement mal tenue qui se puisse imaginer, tout en faisant payer de ce chef un chiffre de contribution plus élevé qu'en aucune autre ville. Il faut être dans la capitale des États-Unis pour voir, au milieu des voies les plus fréquentées, s'étaler d'affreux bourbiers, d'immondes cloaques, aussi désagréables du reste à l'odorat qu'à l'œil. Il y a dans le pavage des rues des solutions de continuité si invraisemblables, qu'elles ne subsisteraient pas une journée dans la plus mal administrée des villes de France. L'Américain regarde et passe à côté. Quant aux voitures, elles en sont réduites à emprunter le plus souvent et le plus longtemps possible les rails des tramways, sauf à se garer quand arrive un *car*, pour se replacer sur les rails quand le car est passé. Il n'est pas rare de voir de la sorte cinq ou six voitures engagées sur la voie des tramways.

Malgré un pareil état de la voirie, sur douze enfants que vous verrez dans la rue, — où ils sont tous, — il y en a dix pieds nus.

Sont-ce tous enfants pauvres? Non, pas tous; certains portent un costume qui n'est pas celui de l'indigence. Et il en est de cette habitude pour les filles aussi bien que pour les garçons : une fillette de douze ans trottera dans la rue, seule souvent, ou plus souvent encore avec un garçon de son âge; elle est vêtue d'une légère robe d'indienne qui lui tombe aux genoux et cache à peine sa chemise; ses pieds et ses jambes sont nus. J'ai demandé à M. L. la raison de cette coutume. « Les pieds nus l'été, chaussés l'hiver seulement, me dit-il, c'est ce qui fortifie la race... — Aux dépens de la propreté, lui dis-je. — Oh! la propreté à New-York !... »

Il avait raison. La propreté n'existe guère à New-York, excepté dans les quartiers neufs, dont je parlerai tout à l'heure. Dans les autres *wards* (1), surtout dans ceux habités par cette population dégradée qu'on désigne sous le nom énergique de *the dangerous class*, le peuple est sale, pauvre et vicieux. Les enfants reçoivent de leurs parents la pauvreté héréditaire, honteuse, désolante; les garçons héritent de leurs pères des germes de *delirium tremens*, les filles apprennent à l'école maternelle la débauche publique, la prostitution du carrefour. Presque toutes les filles sont perdues avant l'âge, et connaissent d'autres bourbiers que ceux où elles plongent insoucieusement leurs pieds nus. Un savant docteur de New-York a écrit récemment que sur 100 jeunes filles du peuple arrivées à l'âge de douze ans, 20 seulement étaient encore vierges. Cet effrayant tableau a plusieurs causes : l'une, que j'ai déjà signalée, l'hérédité des vices; une autre, la plus commune, la misère; une autre encore, l'immigration; car c'est de la lie des peuples étrangers que se recrute le peuple de New-York. Les garçons, eux, trouvent moyen d'exercer une foule de petites industries vagabondes qui leur assurent au moins un morceau de pain quelconque : cirer les bottes, de gré ou de force; vendre les journaux, soit dans les rues fréquentées, soit en grimpant dans les *cars;* porter les bagages, tous métiers à peu près interdits aux jeunes filles.— La philanthropie a fait, à New-York, de généreux efforts pour moraliser ces pauvres petits vagabonds, mais ses *lodging houses*, ses asiles, sa *Children's aid society*, n'ont pas tout le succès qu'auraient des œuvres charitables plus complétement appuyées sur la religion (2).

(1) Sections; la ville est divisée en trente-deux wards.

(2) Voir dans M. Claudio Jannet, *Les États-Unis contemporains*, p. 366, le triste

Parmi les quartiers populeux, je ne crois pas qu'il y en ait où la population soit aussi compacte que le quartier allemand. Ce quartier est curieux à visiter. On voit que c'est une petite ville dans la ville, à tel point qu'on y parle allemand presque à l'exclusion de toute autre langue. Des pères maristes y tiennent une école fréquentée par plus de 700 petits garçons pauvres, école admirablement organisée, et tenue par les bons pères avec un dévouement sans bornes. Parmi les enfants qui y sont admis, beaucoup ne savent pas un mot d'anglais.

Le quartier français n'est pas plus propre que le *ward* allemand, mais il paraît plus pauvre, et il l'est en effet. A quoi tient cette différence? A ce que l'émigration, passée dans les mœurs allemandes, enlève à la mère-patrie des ouvriers laborieux et honnêtes, qui transportent avec eux leurs familles, leurs enfants, leur intérieur, comme les colons des municipes romains emportaient leurs dieux lares dans leur nouvelle patrie. Au contraire, le Français qui émigre est le plus souvent, ou un mauvais ouvrier, ou un esprit inquiet, fâcheux, qui va chercher ailleurs ce qu'il pourrait trouver à moins de frais dans son pays. Enfin, un grand nombre de communards sont venus, dans ces dernières années, grossir la population du huitième quartier (le quartier français), et n'en ont élevé, on le comprend, ni le niveau moral ni l'aisance.

Reposons-nous de ce tableau, assez triste vraiment, en suivant cette majestueuse et fière cinquième avenue qui va nous conduire au quartier neuf, et de là au Parc Central. Je crois que personne ne soutiendra que tous les hôtels aristocratiques qui s'étalent le long de *Fifth avenue* soient de bon goût: c'est une chose curieuse, nos grands styles d'architecture sont gênés en Amérique ; le gothique, que l'on emploie trop souvent et jamais à sa place, est grotesque; les styles grecs sont gauches, guindés, mal à l'aise. Pourtant, *Fifth avenue* a grand air ; mais il faut volontairement négliger les détails.

Le quartier neuf de New-York est beau, très-beau même, mais bizarre. Je n'ai pas besoin de dire que les rues y sont toujours droites et à angle droit les unes des autres. Mais ce qui lui donne un caractère tout particulier, c'est que toutes les maisons sans exception sont en pierre granitique du New-Jersey, variant du

tableau des efforts que font ces sociétés pour arracher à la foi catholique les malheureux enfants qu'elles attirent dans leur sein sous prétexte de charité.

brun clair au violet foncé, que presque toutes sont tapissées de plantes grimpantes, qui montent très-haut et redescendent gracieusement en grappes, et que devant toutes s'étend, avec un balcon de fer ouvragé à mi-hauteur du rez-de-chaussée, un perron également muni d'une rampe en fer. Cette couleur brune, ces plantes, ces balcons, tout cela propre et tenu comme des maisons de Hollande, donne à ce quartier un air de décor d'opéra très-réussi. Les temples d'une multitude de religions plus ou moins bizarres, coquettement placés au milieu de petits préaux verts, sont d'une coquetterie charmante. Il manque bien un peu à tout cela la lumière électrique; les Roméos manquent aussi sous les balcons; — du moins je ne les ai pas vus.

C'est dans ce quartier que se trouve la *résidence* du cardinal Mac Kloskey, le populaire et intelligent archevêque de New-York. La douloureuse maladie dont souffre en ce moment le vénérable prélat nous a privés de l'honneur d'être reçus par lui.

Quelque peu plus loin, nous rencontrons l'édifice auquel Mgr Mac Kloskey a consacré sa vie et son dévouement. Cette belle cathédrale de marbre blanc, d'un gothique du XIIIe siècle un peu trop orné, mais gracieux et riche, contiendra 6,000 personnes lorsqu'elle sera achevée. C'est avec l'obole du pauvre, avec les retenues que les servantes irlandaises et les hommes du port ont prélevées sur leurs salaires, qu'on est arrivé à la bâtir. On l'a appelée « le tour de force des catholiques de New-York ». « L'église devient ainsi ce qu'elle était au moyen âge, la copropriété réelle de tous, la gloire, le palais de ceux qui n'ont qu'un galetas, la preuve en pierre et en fer de ce que peuvent l'effort et l'épargne. Ce n'est pas là sans doute un sentiment mystique, mais il est si honnête et si vaillant qu'il mérite d'être chrétien (1). » Combien j'aime mieux cette église dont la pauvreté apostolique est obligée de chercher des ressources dans la bourse des pauvres, que Trinity-Church qui possède actuellement, rien que dans l'enceinte de New-York, des terrains évalués à plus de 50 millions de francs !

Nous arrivons au *Central Park*. C'est aux environs de ce parc, qui n'a encore de *central* que le nom, mais qui le deviendra, qu'il est maintenant de mode de venir se fixer dans de belles villas qui s'étendent en longues files dans toutes les directions.

(1) G. de Chabrol, *La Législation religieuse aux États-Unis*, *Correspondant*, 25 octobre 1868.

Le parc a 2 milles 1/2 (4 kilomètres) de longueur, sur à peine 1 kilomètre de largeur. Il est donc moins étendu que le bois de Boulogne à Paris et que le Prater à Vienne. Il faut reconnaître qu'on a tiré le meilleur parti possible du remarquable site où ce parc a été établi, et que les pièces d'eau, les échappées de vues, les terrasses forment un ensemble grandiose et charmant. Le beau monde est là, dans de magnifiques équipages; plusieurs *four-in-hands* passent et repassent devant nous; dans l'un est étendu, seul, à l'air inquiet et ennuyé, un banquier bien connu. Peu de dames, très-peu de *misses;* elles sont aux bains de mer.

Les immenses et curieux réservoirs qui fournissent l'eau à toute la ville sont à peu de distance au nord du Parc Central, et méritent une longue visite; enfin, il faut aller jusqu'au réservoir et à l'aqueduc hardi situés sur l'*East River*, dans une position unique comme pittoresque et *scenery.*

III

ENVIRONS DE NEW YORK. — LA SUISSE AMÉRICAINE. — LE NIAGARA.

Si, par sa position, Brooklyn est un faubourg de New-York, dont il n'est séparé que par la rivière de l'Est, c'est en réalité une belle et grande ville, qui a bien à elle son existence propre et ses 425,000 habitants. Brooklyn a eu le même accroissement de population que New-York, et cet accroissement continue. Aussi les belles avenues qui sillonnent la ville s'étendent-elles toutes droites, à perte de vue, pendant plusieurs milles. Cela n'a, du reste, qu'un seul inconvénient, c'est que si, par exemple, vous voulez aller faire visite à un habitant du Broadway de Brooklyn, et que vous vous trouviez à l'entrée de la rue, vous êtes exposé, si celui que vous cherchez demeure à l'autre extrémité, à avoir à parcourir six mille numéros.

On appelle Brooklyn « la ville des églises », et elle est hérissée en effet d'une infinité de clochers et de clochetons qui représentent toutes les religions connues et bon nombre d'inconnues. Un seul bel édifice, la cathédrale catholique. Un temple très-fréquenté est l'église de Plymouth, dirigée par le célèbre, trop célèbre prédicateur Henri Ward Beecher, qui est en ce moment,

avec Hayes et Tilden, les deux candidats à la présidence, l'homme dont on parle le plus en Amérique.

Il est fort triste de voir un scandale du genre de celui donné par le révérend Beecher ; il est plus triste encore d'avoir à en accuser un homme de cœur et de talent, un prédicateur célèbre qui, en attaquant sans cesse la dureté et la sécheresse de l'âme chez la femme américaine, a prouvé qu'il s'était rendu compte d'un des maux les plus graves qui existent dans son pays. Quoi qu'il en soit, un procès, qui revient en ce moment sur appel, lui cause de l'ennui, car beaucoup de personnes pensent, en considération des témoignages qui, dit-on, vont se produire, qu'il ne peut éviter une condamnation. Au reste, ses affaires temporelles n'en prospèrent pas moins, au contraire, car, chose triste autant que curieuse à remarquer, depuis qu'il a séduit l'une d'elles, le nombre des assistantes à son prêche a été en augmentant.

Beecher me paraît du reste avoir actuellement dépouillé toute retenue, puisqu'il consent à exploiter à son profit une popularité malsaine. Le *Herald* annonçait tout récemment qu'il devait faire une tournée de *lectures* dans le Canada, pour commencer à Montréal le 21 septembre. Il a dû recevoir pour cette campagne 200,000 fr. (40,000 dollars.) Un journal catholique qui se publie à New-York, l'*Echo des deux mondes*, s'est en ces termes fait l'interprète des sentiments indignés des catholiques canadiens :

« Il paraît que cet homme doublement illustre a été engagé par une compagnie d'exploitation littéraire, ni plus ni moins qu'un acteur en vogue, et qu'on le promène d'une ville à l'autre comme Barnum promène son hippopotame et ses albinos.

« Je sais bien que l'on donne 40,000 dollars à M. Beecher, mais je ne vois pas comment des millions même pourraient payer et sa dignité, si frelatée qu'elle soit, de prédicateur, et la honte nouvelle qui a rejailli sur son nom de l'inachèvement de sa *Vie de Jésus*, en dépit d'un contrat dont l'inexécution ruine les éditeurs de cet ouvrage.

« L'exhibition de M. Beecher est une exhibition malsaine; il n'a pu encore secouer les miasmes de dix mois de cour de justice ; le promener parmi les femmes et les jeunes filles de l'Amérique, c'est leur porter la peste morale, en ravivant à leur mémoire les détails du plus immonde procès dont l'imagination humaine se soit jamais salie. Beecher a donné naissance sur le sol américain a plus de chansons mauvaises, a plus de brochures immondes

qu'il n'a fait de sermons. Beecher a été une calamité pour la morale publique, et, au lieu de l'exhiber, ses cornacs sans pudeur devraient lui donner quarante mille dollars pour se cacher et se taire. Cela ne payerait plus les susdits cornacs, mais la société y gagnerait. »

Les chansons faites sur M. Beecher, et auxquelles fait allusion l'*Echo des deux mondes*, étaient l'œuvre des *minstrels*. Il me faut indiquer ici ce que sont ces chanteurs, qui constituent, à proprement parler, le théâtre national de l'Amérique. Les ménétriers (minstrels) sont le plus souvent nègres, ou se barbouillent la figure de noir, et de même que l'acteur grec, dès qu'il était sous le masque, donnait libre carrière à ses spirituelles obscénités, de même le *minstrel*, par cela seul qu'il est nègre ou se fait tel, se croit permis les allusions les moins voilées et les plus scandaleuses. Les « Kelly and Leon's minstrels », que nous avons vus à New-York, ne se contentaient pas de jouer les *Brigands* et « M. Choufleuri *at home* », ils servaient au public, assaisonnés au plus gros sel américain, M. Tilden en compagnie de Tweed, le général Belknap, etc., affectant de confondre dans une même plaisanterie les gens honorables et les autres. En 1874, M. Beecher fit tous les soirs pendant longtemps les frais du répertoire des minstrels : ils allèrent même jusqu'à représenter ce scabreux sujet sur la scène, ne changeant que les noms, qui du reste n'étaient pas nécessaires pour que chacun reconnût sans hésiter le célèbre prédicateur de Brooklyn.

Il y a trois choses à voir, quand on visite Brooklyn : le *Prospect Park*, le cimetière de Greenwood, et le pont qui reliera la ville à New-York, en franchissant la rivière de l'Est.

Le Prospect-Park est un parc très-étendu, avec de beaux lacs, de jolies promenades, de charmantes *misses*, et des cygnes superbes.

Le cimetière de Greenwood, exclusivement affecté aux protestants, est une véritable curiosité. Il est immense, très-joliment situé sur une colline qui domine la baie, et dans la position la plus gaie. Il est impossible de voir un jardin plus coquettement et plus fraîchement entretenu, des allées mieux bitumées, et un gazon tondu plus ras. On vient y faire.... des excursions, des pique-niques, des promenades, ni plus ni moins que dans un simple parc. « Aujourd'hui, nous nous retrouverons auprès du monument de la famille X., auprès de celui des volontaires de

1837, auprès du tombeau du brave homme qui a donné toute sa fortune à la société protectrice des animaux, » etc. Et de fait, pourquoi, si ce n'est pour se promener, les protestants viendraient-ils à Greenwood, puisqu'ils n'ont pas d'intérêt à prier pour ceux qui y demeurent? Quant aux monuments, s'ils sont rarement empreints d'un caractère religieux, presque tous sont jolis, grâce surtout au beau marbre dont les carrières abondent dans le New-Jersey.

Le pont qui joindra Brooklyn à New-York n'est encore représenté que par les deux énormes piles entre lesquelles courra le tablier. Ce pont mérite qu'on pose quelques chiffres. Les piles ont 85 mètres de hauteur (1); le tablier, qui aura 500 mètres de longueur et une largeur suffisante pour contenir deux voies ferrées, deux voies carrossables, et une passerelle pour les piétons, sera élevé de 40 mètres au-dessus du niveau de l'eau, de façon à permettre aux grands navires de passer toutes voiles dehors. Les deux viaducs d'accès, dont l'un partira de la place de l'Hôtel-de-ville de New-York, l'autre aboutira bien avant dans Brooklyn, auront, réunis, environ 1,300 mètres de longueur, et passeront bien au-dessus des maisons à six ou sept étages qui se dressent sur les deux rives. Les deux piles ne sont encore réunies que par quelques câbles de fer; mais, le travail achevé, New-York et Brooklyn seront unis par un lien d'une légèreté et d'une hardiesse inexprimables.

Il y a aux environs de New-York deux rendez-vous de bains de mer très-fréquentés, Long-Branch et Koney-Island. Ce dernier étant au-dessus de Brooklyn, les hasards de nos pérégrinations nous y ont conduits. On y arrive par un charmant petit chemin de fer, dont le trajet dure bien un quart d'heure, d'une tête de ligne à l'extrémité opposée, et qui part du cimetière de Greenwood. L'endroit est charmant, mais la société des plus mélangées; on y prend de très-bons bains, mais on peut s'y convaincre que la *flirtation* s'exerce même en mer, et que le bain est pour ce genre de distractions un endroit préféré. Et tout cela a lieu en public, sans que personne trouve à y redire. On s'en amuse même, et les petites filles de huit ou dix ans en font autant avec de jeunes messieurs de leur âge, exactement comme si elles jouaient à la poupée.

(1) Sans compter vingt-cinq mètres de fondations.

A Long-Branch, la société est plus uniforme et de meilleur aloi, mais si le demi-monde en est absent, je ne crois pas que la *gentry* qui s'y donne rendez-vous soit infiniment plus édifiante.

21 août.

Nous sommes partis avant-hier matin pour Niagara-falls. Le train ne quittant pas New-York, mais Jersey-city, la capitale de l'État de New-Jersey, il faut commencer par traverser en *ferry* l'embouchure de l'Hudson, ce qui forme déjà une excursion splendide. C'est en traversant l'Hudson-bay qu'on peut se rendre compte de ce que sont les *boats of passengers* de New-York. Le colonel Ferri-Pisani accuse ces bateaux de tenir le milieu entre l'établissement de bains Vigier et le coche d'Auxerre : il serait plus juste encore de les comparer à l'arche de Noé. Il y a sur les coques de ces bateaux une multitude d'étages perchés les uns sur les autres, et munis de petites fenêtres carrées. Quant aux voiles, aux mâts, aux cordages, pas de nouvelles. Ils sont à hélice ou à roues, plus souvent à roues, et le mouvement est mis en jeu par une machine droite à piston vertical, dont on voit l'énorme balancier s'agiter désespérément au-dessus de l'immense carapace. C'est laid et curieux.

La route que nous avons suivie pour aller au Niagara (16 heures de trajet, 442 milles, plus de 600 kilomètres, qu'est-ce que cela en Amérique?) est excessivement curieuse et pittoresque. Nous traversons *the Switzerland of America*, et vraiment c'est bien la Suisse, moins les neiges. Le *scenery* est très-grand et très-beau : pendant le tiers de la route, nous longeons ou nous traversons la Delaware, toujours encaissée de hautes montagnes droites et abruptes; les ponts sont en bois, les rampes sont rapides, effrayantes, les tournants d'une concision qui donne le frisson. A *Summit*, nous descendons pendant huit milles une pente de 60 pieds par mille. Nous voici en Pennsylvanie. Le paysage conserve toute sa grandeur, toute sa sauvagerie; il s'agrandit encore. Nous dominons la Susquehanna. Le train, qui avait descendu la rampe à la vitesse absurde de 60 milles à l'heure, se ralentit à 40 milles, ce qui est déjà bien honnête.

Nous arrivons à Elmira. C'est une chose curieuse pour nous, Français, de traverser de plain-pied les villes et les villages, sans barrières, sans rien qui ressemble à une balustrade ou à une haie quelconque. La seule précaution, toute morale, qu'aient

prise les constructeurs du railroad, est d'écrire en grosses lettres, au-dessus de chaque passage à niveau : *Railway crossing, look out for the cars* (en traversant la voie, faites attention aux trains). Moyennant quoi, vous pouvez vous faire écraser en toute sécurité.

Après avoir traversé la Susquehanna sur le moins rassurant des ponts de bois, nous arrivons à Kirwood, la patrie du prophète Joe Smith, fondateur du mormonisme : c'est là qu'il a, dit-il, rencontré son fameux livre d'or. Suivant la règle que nul n'est prophète en son pays, personne ici ne croit en Joe Smith, et il n'y a pas le moindre mormon.

A Oswego, nous sommes absolument entourés par l'histoire ancienne. Voici tout à côté de nous Ithaque, voici Rome, où les scieries de bois remplacent le Capitole; voici Athènes, puis Achille, Ulysse. On cherche en passant le Xanthe au lieu de la Delaware; on voudrait des inscriptions grecques et l'on ne rencontre à chaque pas que le fameux *Railway crossing*... etc.

Nous traversons Buffalo, ville allemande et catholique, où il n'y a du reste rien à voir. Effrayant, vraiment, le nombre d'Allemands que l'on rencontre à chaque pas : ils envahissent tout.

Les chemins de fer yankees ont leurs avantages et leurs inconvénients, ceux-ci compensant amplement ceux-là. D'abord, c'est une fable de soutenir, comme on le lit encore partout, qu'ils ne contiennent qu'une seule classe, par principe d'égalité. Ils ont trois classes, exactement comme chez nous. La première classe est représentée par les *pullmann-cars*, la deuxième par les wagons ordinaires des blancs, la troisième par la classe des nègres et les wagons d'émigrants.

Ayant seize heures de parcours à faire, nous nous sommes munis de billets de *palace-car*. Ce wagon-palais est joli, confortable, bien disposé, mais il n'a au fond du palais que le nom ; nous y sommes installés très-tranquillement, à trois dans un petit compartiment de quatre. Ce luxe nous revient à un dollar et demi par personne, et nous serions tout à fait heureux si la fumée résineuse de la locomotive chauffée au bois ne venait nous aveugler de temps en temps.

Ce sont des types que ces locomotives, avec leur tuyau en entonnoir, leur chasse-vache à l'avant, leurs peintures criardes, et surtout cette espèce de beuglement sans nom qui remplace pour elles le sifflet. Ce hurlement est affreux, c'est à peu près le cri d'une vache, moins musical encore, et indéfiniment prolongé.

Les trains ont toutefois le tort, quelque désagréable que soit ce bruit, de ne jamais le faire entendre en se mettant en marche. Beaucoup de voyageurs y ont été pris avant-hier, à une station où nous étions descendus faire un simulacre de lunch. Il est vrai que quand les voyageurs qui sont restés dans le train s'aperçoivent que l'on oublie quelques personnes, ils n'ont qu'à tirer le cordon d'alarme qui passe par chaque wagon, et la locomotive s'arrête immédiatement.

Les véritables avantages de ces chemins de fer consistent dans la faculté, vraiment précieuse, de circuler et de prendre l'air sur la plate-forme de chaque *car*, puis dans le cabinet de toilette, et cet autre cabinet d'une espèce toute différente dont tous sont pourvus et enfin dans la fontaine d'eau fraîche, d'eau glacée en été, qui occupe un des coins de l'appartement roulant. Il faudra, de toute nécessité, que ces améliorations si simples passent dans nos habitudes.

Avant d'être arrivés à Niagara-falls, nous entendions le bruit de la trépidation produite par les chutes. Nous avons passé la journée d'hier à les voir, à les étudier, à les admirer sous tous leurs aspects. Mouillés d'écume quand elles nous dominaient, comme pour nous anéantir sous un fantastique écrasement, attirés par l'irrésistible puissance du vide, quand nous nous penchions au contraire au-dessus d'elles, dans tous les cas fortement émus et remués, nous pouvons dire avec certitude que rien au monde ne forme un plus merveilleux et plus admirable tableau. Non, rien ne peut impressionner l'âme aussi fortement que cet effondrement d'un fleuve d'une incommensurable largeur, qui précipite d'une chute de soixante mètres toute la masse des eaux du lac Huron, du lac Michigan, du lac Erié et du lac Supérieur. Vous ne pourriez voir autre chose en Amérique, et vous repartiriez immédiatement après l'avoir vu, que je vous dirais : Venez en Amérique ! Pour moi, je déclare que rien ne me donnait même l'idée de l'immensité de cette cataracte. Et quand descendus sur les pierres qui avoisinent celles où la masse se brise, à moitié renversés par la colonne d'air que chasse la chute, environnés d'arcs-en-ciel et de contre-arcs-en-ciel, abasourdis, participant à la trépidation de la roche à laquelle nous nous cramponnions, nous regardions en raccourci cette cataracte infinie, qui met sept à huit secondes à venir se réduire en poussière à nos pieds, alors l'effroi nous saisissait, la tête tournait un peu, et

quand même le bruit aurait permis de parler, nous n'aurions pas eu de paroles pour apprécier un pareil spectacle.

Le Niagara, qui joint le lac Erié au lac Ontario, a plus de trente-six milles de longueur, et coule du sud au nord; quand il sort du lac Erié, il est large de trois quarts de mille, et profond de cinquante à soixante pieds; son courant est de quatre milles à l'heure. A la chute, la largeur du fleuve est de six à huit milles; le bruit en est entendu à quinze milles de distance. La chute est divisée en deux par Goat-Island, l'île des Chèvres, de façon qu'il y a deux chutes distinctes, celle de la rive américaine et celle de la rive canadienne. Mais c'est du côté canadien que coule la principale masse des eaux, formant ce qu'on appelle *the horse-shoe fall,* la chute du fer à cheval. Maintenant, les pierres du milieu ont été rongées par les eaux, et le centre s'étant ainsi beaucoup reculé, l'ensemble de la chute canadienne constitue un angle assez aigu, qu'on appelle toujours *the horse-shoe* par la force de l'habitude.

Goat-Island se dresse au milieu, entre les deux chutes, environnée par les nuages d'écume. A peu de distance, au milieu de la chute américaine, est une petite tête de rocher, qui résiste seule à l'effrayant choc des eaux. C'est sur ce bloc que s'est passé, il y a quelques années, un drame effrayant. Un individu, contrebandier de profession, et exerçant son commerce en passant en barque le Niagara bien au-dessus des chutes, eut un jour le gouvernail de sa barque cassé. Il était entraîné vers l'abîme, il y touchait déjà, quand, par un bonheur inouï, il put diriger l'embarcation sur le rocher où elle se brisa, l'y laissant. Il y resta deux jours et une nuit : on tenta tout ce qui humainement pouvait être tenté pour le sauver; à l'aide de lettres énormes on lui faisait signe de la terre d'avoir confiance, la voix ne pouvant porter jusqu'à lui par suite du fracas des eaux. Enfin, on put le croire sauvé : un radeau, retenu aux deux rives par des cordes, arriva jusqu'à lui, et il y avait déjà mis le pied, quand la force irrésistible de l'eau emporta tout.

La chute est plus belle de la rive canadienne. C'est pour cela que nous avons élu domicile à Clifton-house, hôtel où l'on est écorché vif, mais où il existe une terrasse d'où la vue est sans rivale. Quand tout le gouffre est en pleine lumière, que les arcs-en-ciel s'enchevêtrent, et que de chacune des deux chutes, de la chute canadienne surtout, s'élance ce nuage de poussière d'eau

villas appartiennent, dit-on, à des Anglais, qui ne craignent pas de faire deux fois par an la traversée de l'Atlantique pour s'établir pendant quelques mois dans le voisinage de la chute.

Restez le temps qu'il faudra devant le Niagara, que vos yeux s'y habituent. Abstrayez-vous du reste. Bientôt, vous n'entendrez, ne verrez et ne penserez rien autre chose. A la fin, ce sera une espèce d'absorption : vous vous trouverez devant la masse comme dans la seule place où vous deviez, où vous puissiez être. Ce colosse aux veines vertes empruntera vos veines, la voix de la cataracte sera l'expression de votre cœur : emporté dans leur chute par les eaux qui tombent, il vous semblera être enlevé sans hésitation comme sans regret dans un monde nouveau, éblouissant, inouï.

Outre les chutes, il y a à voir à Niagara plusieurs sortes de curiosités : 1° le *suspension-bridge*, 2° le *tourbillon*, 3° les *burning-springs*, et 4° les *misses* américaines qui vivent et se promènent au milieu de tout cela. Je reprends mon énumération.

Le pont suspendu, connu partout grâce à la photographie, est à deux tabliers superposés, l'un pour les voitures et les piétons, l'autre réservé *expressément* (1) au chemin de fer. La hardiesse de ce pont égale sa légèreté. Pas un autre ne peut lui être comparé, et un seul pourra rivaliser avec lui, celui de New-York à Brooklyn, dont j'ai déjà parlé. L'idée première de ce dernier pont appartient du reste en propre à l'habile constructeur du *suspension-bridge* du Niagara, l'ingénieur Rœbling. Ce système des ponts suspendus, proscrit maintenant en Europe, est ici universellement adopté et prôné. Lequel des deux continents a raison ?

Le tourbillon (*wirlpool*) est un endroit, à quelques milles plus bas que les chutes, où le Niagara, profondément encaissé entre des collines à pic, rompt brusquement son cours, et le recommence à angle aigu dans une direction différente. Une anse immense a été creusée à cet endroit par l'effort des eaux, et il s'y produit un profond et effrayant bouillonnement, en forme d'énorme entonnoir. Celui qui s'aventurerait dans ce gouffre y serait presque aussi sûrement englouti que dans les chutes. Ce qui ajoute à l'étrangeté du site, c'est que tout y est désert et sauvage.

(1) *Positively* ; ce mot se retrouve absolument dans tous les avis, prospectus, annonces, écriteaux ou affiches en Amérique. « Défense d'entrer » se dit : *Positively no admittance;* une représentation théâtrale est toujours annoncée pour *positively* tel jour, etc.

Patience ! les fabriques de papier que les Américains n'ont pas eu honte d'établir sur les chutes (pour en utiliser la force motrice !) viendront peut-être s'implanter ici.

Nous avons été ce matin voir les *burning-springs*, les sources brûlantes, à quelques milles en deçà du Niagara. D'une sorte de trou, situé près du fleuve, s'échappent des vapeurs sulfureuses, dégagées par une source, et faciles à enflammer. Cette flamme est de la nature la plus bizarre : elle flambe avec intensité, mais ne brûle pas ; j'y ai mis ma main, puis mon mouchoir : ni l'une ni l'autre n'en a pâti. Quand on prend un verre d'eau à la source, et qu'on l'approche d'une lumière, l'eau s'enflamme et brûle jusqu'à ce que tout le gaz soit consumé. Quel est ce gaz ? je n'en sais rien, et le propriétaire de la source ne le sait pas davantage.

J'ai gardé pour la fin ce joli petit monde rose et blond, babillant, sautant, fées de la cataracte, dont elles ne peuvent pas plus comprendre la grandeur, je crois, que l'oiseau ne saisit la beauté de la nature, où il figure cependant à sa place nécessaire. Elles sont jolies, avec leurs grandes nattes longues et fines, leur teint toujours très-frais, leurs éclats de rire plus frais encore, venant ici beaucoup moins pour voir que pour être vues, et, quand on les regarde, vous fixant à leur tour, pour vous forcer à ne pas les quitter des yeux, ce qui serait s'avouer vaincu. Elles ont presque toutes l'apparence un peu frêle, comme si c'était seulement pour leur santé qu'elles sont venues respirer ce bon grand air. Mais quand vous les voyez faire sans broncher leurs cinq repas quotidiens, absorber vaillamment des montagnes de beefsteacks et de rumpsteacks, précédés d'oakstail ou de turtle-soup, accompagnés de boiled potatoes, et suivis d'un grand nombre de puddings, alors vous êtes rassuré, et n'avez plus qu'une inquiétude, indiscrète il est vrai : comment la digestion, liquidation nécessaire d'un pareil actif, pourra-t-elle s'effectuer à souhait ? c'est à cela que servent et travaillent les nombreuses tasses de thé, accompagnement obligé et permanent de chaque repas, moyennant quoi, *all right*.

Et pendant que j'écris ces notes, j'aperçois encore là-bas, sur le balcon de la *dining-room*, miss Anna, miss Ketty, miss Betsy, poétiques créatures, qui trempent leur quatorzième biscuit dans leur huitième verre de madère... Et encore préfèrent-elles le sherry !

IV

L'ONTARIO, LE SAINT-LAURENT, MONTRÉAL.

23 août.

Nous avons quitté hier matin le Niagara. Voilà qui est tout à fait américain : la locomotive, qui est à l'arrière du train, nous donne l'impulsion et, quelque temps après, nous sommes engagés à toute vapeur sur une pente rapide ; elle s'arrête alors, laissant le train filer tout seul pendant plusieurs milles. C'est à Lewiston, à quelques mètres seulement de la rive de l'Ontario, que finit notre course.

Le lac Ontario est une véritable mer. Nous l'avons traversé dans sa largeur sur un steamer vingt fois trop chargé, et dont le roulis excessif devint, au milieu du voyage, tellement inquiétant, que le capitaine dut faire descendre de force à fond de cale le tiers des passagers qui remplissaient le pont. Cette foule était composée en majeure partie par une paroisse catholique de Buffalo, qui effectuait, le plus gaiement du monde, un pique-nique sous la conduite de ses curés. Ces pique-nique sont, je crois, organisés dans le but de combattre ceux que la franc-maçonnerie crée partout et dont les affiches s'étalent de tous côtés sur les murs.

Nous arrivons à Toronto, ville peu intéressante, mais très-commerçante, grâce à son admirable position sur la rive ouest du lac. Elle a 75,000 habitants ; en 1812 elle en avait 1200 ; toutes les villes américaines croissent dans cette proportion.

Départ de Toronto hier soir à destination de Kingston. Le parcours devant durer la nuit entière, nous nous étions munis d'avance de billets de *sleeping-cars*. Un mot sur les *sleeping-cars*.

De jour, c'est un wagon ordinaire avec un peu plus de richesse dans les ornements et de confortable dans l'aménagement ; mais arrive la nuit : en un clin d'œil, les banquettes, rabattues de manière à se joindre deux à deux, forment le lit inférieur ; une autre couchette, masquée dans la muraille, s'abat au-dessus de la première. Ce sont absolument, avec beaucoup plus de largeur,

les couchettes superposées des cabines de navires. Un *conductor*, qui est presque toujours un nègre, dispose les matelas, draps, oreillers et couvertures, entoure le tout d'épais rideaux, et vous êtes chez vous. L'aspect du *car* est alors celui d'un dortoir de pension, pourvu de son passage central et de ses lampes. Contrairement à ma crainte, le wagon est très-bien ventilé, et on peut à la rigueur y dormir.

Il est rare que l'on fasse la grasse matinée en *sleeping*. Le bruit des voyageurs qui s'habillent, la circulation de ceux qui vont aux cabinets de toilette ou en reviennent, le *conductor* qui cire et replace les souliers, les cahots de la route, le beuglement de la locomotive : il y en a plus qu'il n'en faut pour vous éveiller de bon matin. Mais, une fois le sommeil dissipé, rien n'est plus agréable que de soulever l'épais rideau avec lequel on a aveuglé la veille au soir la petite fenêtre qui donne sur chaque couchette, et de rester quelque temps encore la tête sur l'oreiller à regarder curieusement les prairies, les forêts et les montagnes, entre lesquelles on court à toute vapeur.

Ce matin à cinq heures, nous arrivions à Kingston, juste à temps pour prendre le bateau le *Spartan*, qui devait nous faire descendre le Saint-Laurent. J'ai rarement vu un plus beau spectacle que le lever du soleil sur l'Ontario : la surface polie du lac était irisée comme un Ziem ; le ciel, nacré à l'orient, à l'occident couleur d'émeraude pâle, s'y réfléchissait ; les nombreuses voiles du port de Kingston étaient dorées par les rayons naissants ; les toits d'étain de la petite ville resplendissaient à l'envi. Dans le lointain on entendait quelques clochettes, dont le son s'étendait en s'affaiblissant sur les eaux de la baie : un nouveau débarqué aurait cru que c'étaient les cloches d'églises éloignées ; nous étions déjà assez au fait des usages pour reconnaître les cloches que portent les locomotives, et qui sont agitées quand le train traverse un endroit fréquenté.

La première partie du cours du Saint-Laurent, *the Thousand Islands*, les Mille-Iles, peut être citée parmi les merveilles du Canada. Il n'y a pas en réalité moins de 1,800 de ces *emerald gems in the ring of the wave*. C'est un endroit délicieux. Notre steamer se dirige dans ce dédale ; à chaque pas ce sont de nouveaux aspects, qui nous font penser au lac Majeur et aux îles Borromée, mais aux îles Borromée multipliées indéfiniment. Par leur grand nombre, et par le labyrinthe de canaux qui existe

entre elles, les Mille-Iles furent une admirable retraite pour les partisans de l'insurrection canadienne, lorsque dans ces dernières années (1838-1840) un parti se forma demandant l'indépendance du Canada et son annexion aux Etats-Unis. Tous les écrivains canadiens ont célébré ces îles, en prose et en vers, et elles le méritent bien.

Nous venons de passer les *rapides*. Il faut reconnaître que les premiers ne sont pas bien effrayants, mais quelle grandeur et aussi quels dangers dans les suivants, et surtout celui de Lachine! C'est un inextricable remous de vagues blanchissantes, qui se contrarient et s'entre-croisent au milieu de nombreux rochers à fleur d'eau, avec un bruit sinistre. C'est ce fracas bizarre et continu qui a fait donner au petit village iroquois qui domine le rapide de Lachine, son nom de *Kauchnowaga* (traduction littérale : *Quel grand bruit !*). Pour conjurer les dangers de ce rapide, on a l'habitude de réclamer l'aide d'un pilote indien, très-expérimenté dans la navigation du Saint-Laurent, et qui demeure sur la rive, parmi un groupe de cases d'Iroquois convertis. Ce brave homme a bien en effet une tête de sauvage, mais son costume ne l'est plus guère, et la barque dans laquelle ses deux fils l'ont amené à bord ne ressemble pas à une pirogue.

Le vieil Indien se met à la barre, et, sous son impulsion énergique, le steamer entreprend sa course vertigineuse à travers le rapide écumant. Le bateau s'incline, se penche, paraît se tordre dans les vagues; nous nous dirigeons en droite ligne sur un rocher dont la tête émerge à peine, et c'est au moment où nous allons le toucher qu'un coup de barre violent nous rejette de côté, en nous faisant pencher à l'excès. Nous nous apercevons alors que c'était la seule marche pour éviter d'autres rochers à fleur d'eau. Combien de sinistres se sont produits sur ces écueils! Ce qui est très-américain, c'est qu'un *guide*, gros homme joufflu et bourgeonnant, embarqué exprès pour cet usage, explique aux passagers, de sa voix la plus forte, les divers incidents du parcours. Au rapide de Lachine, il met une complaisance extrême à énumérer les sinistres qui s'y sont produits.

24 août.

Deux jours à Montréal, c'est plus qu'il n'en faut pour bien connaître cette « fille des Sulpiciens », fondée par eux en 1640, et

qui depuis n'a cessé de s'augmenter et de s'embellir. Montréal fait un commerce très étendu, est même considéré comme port de mer, mais, à mon sens, est bien plus grand encore par ses souvenirs que par sa prospérité actuelle.

Hélas ! nous sommes au cœur de ce pays au sol fertile et au sang généreux, qui a été la Nouvelle France; et pourtant un tiers de la population de Montréal n'entend plus le français : à quoi cela tient-il, quand toutes les campagnes environnantes parlent encore ce bon vieux français aux tournures archaïques qui est resté le même depuis que le Canada a été violemment séparé de la mère patrie par le traité de Paris? — A quoi cela tient-il? Un avocat montréalais, dont nous avons fait la connaissance, M. T., nous en donne un motif, qu'il faut ajouter à beaucoup d'autres. « Cela tient, nous dit-il, aux cadets anglais. L'Angleterre commerçante nous expédie ici ses cadets de famille comme correspondants des grandes maisons de la métropole : et ceux-ci font fi du français, d'abord parce qu'il ne leur sert pas, et ensuite parce qu'il est considéré ici comme la langue du parti catholique, français naturellement, et passant, par suite, pour opposé au gouvernement de la reine. » Le parti catholique compte en effet de nombreux journaux, tous français, et dont le plus célèbre, connu même en France, est *la Minerve*.

On ne se figurera jamais, sans l'avoir compris sur place, combien sont étrangers les uns aux autres Anglais et Français dans le Canada. Vivant de la même vie, respirant le même air et soumis aux mêmes lois, se coudoyant chaque jour, ils ne se connaissent pas, ne se fréquentent pas et ne s'allient pas. M. Chauveau, ancien ministre de l'instruction publique du Bas-Canada, a caractérisé cette situation anormale dans un curieux passage : « Au risque d'être accusé de bizarrerie, dit-il, nous nous permettrons de comparer notre état social à ce fameux escalier du château de Chambord qui, par une fantaisie de l'architecte, a été construit de manière que deux personnes puissent monter en même temps sans se rencontrer et en ne s'apercevant que par intervalles. Anglais et Français, nous montons comme par une double rampe vers les destinées qui nous sont réservées sur ce continent, sans nous connaître, ni nous rencontrer, ni même nous voir ailleurs que sur le palier de la politique. Socialement et littéralement parlant, nous sommes de beaucoup plus étrangers les uns aux autres que ne le sont les Anglais et les Français

d'Europe. » La raison de cette attitude est facile à saisir. Les Anglais sont en grande partie le présent, et forment l'avenir de la colonie; les Français ne sont plus que les représentants du passé, passé qui depuis Henri IV, fondateur de la Nouvelle-France, jusqu'à Louis XV, complice inconscient de la froide diplomatie de Pitt, a été plein de gloire et de grandeur.

Il y a à voir à Montréal le pont, le port, la cathédrale, et ce fameux Mont Royal qui domine la ville et lui donne son nom. Le pont, dit pont Victoria, est tubulaire, et très-peu gracieux par conséquent; il est jeté sur le Saint-Laurent pour servir à la traversée du fleuve par le chemin de fer. C'est un ouvrage colossal. Le port est très-beau, très-grand, plein de vie et de mouvement. L'église Notre-Dame, la cathédrale, dont les deux tours carrées sont d'un grand effet, est malheureusement à l'intérienr trop surchargée de peintures et de dorures : elle est encore, comme au XVII[e] siècle, desservie par les PP. Sulpiciens, qui l'ont fondée et bâtie. Ceux-ci dirigent également, dans les faubourgs de la ville, un magnifique collége qui compte environ huit cents élèves.

La réception que nous font les bons Pères est aussi affectueuse que possible; ils ne nous demandent qu'une chose en retour, c'est de leur parler de la France. La règle de l'ordre leur interdisant de nous admettre à leur table, nous sommes servis à part, mais avec la plus prévenante hospitalité. C'est pendant ce repas que nous avons reconnu une fois de plus combien est ingénieuse l'organisation des secours contre l'incendie, dans les grandes villes d'Amérique : nous entendons tout à coup trois coups de l'énorme bourdon de Notre-Dame, presque immédiatement suivis de quatre autres : « C'est le feu! nous dit un des Pères; ces trois coups successifs qu'ont suivis quatre autres coups vous indiquent que l'incendie est dans le 34[e] quartier de la ville. Faites attention. » — Trois minutes plus tard, plusieurs pompes lancées au galop passent comme des éclairs. « Leur empressement s'explique d'autant plus, ajoute le même Père, qu'on est dans l'usage d'attribuer quelques piastres de récompense à la pompe qui arrive la première sur le lieu du sinistre. » — Cette nuit, vers minuit, j'ai entendu la même cloche faire un semblable signal. L'incendie était dans la 62[e] section, car la cloche avait d'abord tinté six fois, puis deux ensuite. Peu après, même course effrénée sous mes fenêtres.

Architecturalement, Montréal est une belle ville ; par sa position, elle est plus belle encore. Il faut, pour en juger, faire l'ascension de la haute colline boisée qui garde sous la domination anglaise le nom que M. de Maisonneuve lui a donné en 1642, en l'honneur des rois de France. Du sommet du Mont Royal, on a la ville à ses pieds, avec ses rues droites, ses nombreux édifices, ses innombrables couvents, puis l'immense étendue du Saint-Laurent, des prairies, des forêts, et, bornant l'horizon, les monts Saint-Hyacinthe, Bel-Œil, et toute une chaîne qui rappelle les monts d'Auvergne. C'est de là aussi qu'on peut se rendre compte de la longueur du pont Victoria, le plus long de la terre, dit-on : deux milles environ !

Bâti sur la place de l'ancien village iroquois d'Hochelaga, Montréal fut consacré par Maisonneuve à la sainte Vierge, et longtemps appelé Ville-Marie. Comme le souvenir qui prédominera pour nous dans la visite de Québec sera celui de Montcalm, de même en parcourant Montréal avons-nous toujours sur les lèvres le nom de Jacques Cartier. Nous avons vu l'endroit où a abordé l'intrépide *découvreur* français : c'est un peu au nord de la ville, dans une petite propriété qui appartient maintenant aux PP. Jésuites.

V

QUÉBEC.

25 août.

Nous sommes partis hier soir de Montréal, et arrivés ce matin à Québec, après douze heures de navigation sur le Saint-Laurent. Le fleuve est toujours très-beau, immensément étendu ; la lune, très-bas sur l'horizon, l'argente dans toute sa largeur. Comment s'arracher à ce spectacle ?

Et cependant l'on s'amuse à l'intérieur de notre paquebot, le *Québec ;* il y a grande société dans ses trois superbes salons, société bigarrée, bizarre, de toutes races et de toutes tribus. On danse follement, on rit, on chante ; un orchestre de trois nègres, premier violon, deuxième violon et contrebasse, donne le rhythme, et le piston de l'énorme machine à balancier vertical, si commune, je l'ai dit, sur les paquebots américains, accom-

pagne en mesure. Le capitaine, que cette gaieté trop bruyante ennuie, erre dans l'*outside ;* il nous montre avec complaisance son navire, nous en indique les proportio[illegible] sidérables et le parfait aménagement ; il nous décrit mê[illegible] système très-perfectionné de secours en cas d'incendi[illegible]z-vous le pareil de tout cela en Europe? nous deman[illegible] fièrement. Mais il vous faudrait le Saint-Laurent... » ajou[illegible]-t-il ; et il est certain en effet qu'aucun fleuve d'Europe n'aurait le tirant d'eau nécessaire à la navigation de ces magnifiques steamers. Enfin la pointe Lévis se montre, et Québec apparaît, fièrement assis sur la montagne Saint-Louis.

Le beau pays que cette bonne ville de Québec! Comme tout est français dans cette capitale du Bas-Canada, comme on y aime les Français et la France, et avec quelle cordialité des anciens temps on vous accueille! Toute la haute société à Québec est française : n'était le langage, la courtoisie et l'urbanité des manières le prouveraient assez. Comme j'en faisais la remarque à Mme *** : « Mais, Monsieur, me dit-elle, nous sommes Français; nous avons été élevés en France, et nous y faisons élever chaque année nos enfants. Enfin nous considérons le consul de France, M. Lefébvre, comme notre consul, ou à peu près. — Je vous remercie, ajouta-t-elle, d'être venus nous voir. Tous les jeunes Français que nous recevons, et hier encore, le duc de B., nous plaisent, parce que leurs sentiments sont les nôtres. J'en excepte un, que nous avons hébergé, il y a quelques années, et qui est arrivé maintenant dans votre pays à une situation officielle. Ce dernier n'a pas compris notre société, et, dans le livre qu'il a publié à son retour d'Amérique, l'a jugée sans la connaître. »

M. *** ne nous accueille pas moins gracieusement que sa femme. Celui-ci, qui est par sa haute position l'un des plus savants *láwyers* de Québec, est un vieillard malade, mais causant remarquablement, s'animant quand il parle de la France, et s'animant plus encore quand il cause de droit. Une partie de sa bibliothèque, et ce n'est pas la moins considérable, est consacrée aux jurisconsultes français, parmi lesquels je vois à la place d'honneur MM. Demolombe et Aubry et Rau. Mais il avoue lui-même que son auteur de prédilection est Pothier, et qu'il cherche souvent à plier aux exigences du droit anglais les théories de l'illustre professeur d'Orléans. L'autre partie de sa bibliothèque est remplie par le droit anglais. Il lui faut du reste une connais-

sance complète des deux langues, car à Québec comme à Montréal les avocats peuvent plaider soit en anglais, soit en français, et il arrive chaque jour que l'avocat du demandeur s'étant exprimé dans une des deux langues, la partie adverse réponde dans l'autre. De même les pièces de procédure peuvent-elles être rédigées, soit en anglais, soit en français indistinctement.

Québec a été fondé par les Français en 1608. L'ancienne ville et la nouvelle sont bien distinctes; cette dernière, la basse ville, étant belle et spacieuse, au lieu que la haute ville est mal bâtie, irrégulière et sale, quoique construite par étages. Les rues qui montent aux anciennes fortifications sont presque impraticables, tant elles sont raides. Ces fortifications, œuvre de la France, servent encore. De même, c'est Champlain qui, en 1640, avait élevé la citadelle qu'on appelle toujours le château Saint-Louis; celle-ci est dans une position unique; je comprends qu'on l'ait appelée le Gibraltar de l'Amérique. Elle domine puissamment les bassins du Saint-Laurent, de la rivière Saint-Charles, et cette grande anse qui s'est formée au confluent. La vue, qui est bornée de tous côtés, dans un horizon très-éloigné, par de hautes montagnes, ne peut être décrite. Je ne m'étendrai pas davantage sur l'université ou institut de Québec, célèbre dans tout le Canada, ni sur les rares édifices de la ville. Nous sommes venus ici, non pour y rencontrer des monuments, mais des impressions et des souvenirs.

Le couvent des Ursulines de Québec possède deux tombes : celle où reposent les restes de l'héroïque Montcalm, et une autre qui renferme des dépouilles aussi illustres, plus précieuses dans un genre différent, le corps de la bienheureuse Marie de l'Incarnation, dont le procès de canonisation s'instruit actuellement à Rome. Je n'ai pas à parler de la sainte, mais je veux, après tant d'autres, m'incliner en passant devant cette grande figure du marquis de Montcalm, vrai martyr pour la patrie, arrêté en chemin par la mort, au moment où il touchait à la gloire.

Il y avait plusieurs années déjà que Montcalm, aidé seulement de quelques peuplades alliées, tenait en respect l'armée quatre fois plus nombreuse de l'Angleterre. Encore quelques victoires, et, il le sentait, son armée épuisée était forcée de rétrograder devant les vaincus dont le nombre s'accroissait sans cesse. Il ne cessait de demander des renforts, des secours; mais la France était épuisée et menacée par la guerre de sept ans, et il ne

recevait pour toute réponse que cette phrase cynique, qui eût abattu tout autre courage que le sien : « Monsieur, quand le feu est à la maison, on ne s'occupe pas des écuries. » Et Voltaire demandait en riant pendant combien de temps on s'égorgerait encore pour quelques arpents de glace au Canada (1). Montcalm se sentit perdu.

A la tête de l'armée anglaise était un général de trente-deux ans, Wolf, ennemi digne de Montcalm ; enfin chacun des deux adversaires avait à ses côtés un marin destiné à devenir illustre, Cook d'un côté, Bougainville de l'autre. Ce fut le 13 septembre 1759 qu'eut lieu la lutte qui ensevelit dans la même tombe Wolf et Montcalm. Quelques milliers d'hommes, la plupart miliciens ou sauvages, formaient toute l'armée de ce dernier; il y avait deux mois qu'ils résistaient aux Anglais, maîtres absolus du fleuve. La nuit du 13 septembre, Wolf prend avec lui ses cinq cents meilleurs soldats; il se laisse dériver doucement jusqu'au seul sentier qui ne fût pas gardé par les Français, ceux-ci l'ayant jugé trop escarpé pour pouvoir être escaladé. Wolf, âme poétique et exaltée, se tient sur l'avant de sa barque et récite des vers. Enfin les barques abordent ; le général et sa petite troupe gravissent le sentier dans un silence de mort. Le lendemain, l'armée anglaise, rangée en bataille dans une plaine dominant la ville, attendait les Français. La bataille ne pouvait être différée.

Elle eut lieu, mais, après être restée longtemps douteuse, tourna à l'avantage de l'armée anglaise, les miliciens ayant reculé, et les soldats français, trop peu nombreux, ayant été débordés ensuite. Wolf, qui a reçu une balle au poignet et deux dans la poitrine, commande encore d'une voix mourante. Montcalm, deux fois touché dans la mêlée, reçoit, en ralliant les tirailleurs pendant la retraite, une balle dans les reins ; soutenu de chaque côté par un grenadier, il n'en continue pas moins à donner ses ordres, et, la retraite assurée, il reçoit les sacrements et meurt. « La tradition veut que son corps, qui fut enterré le soir du même jour à la lueur des flambeaux dans l'église des Ursulines, ait été déposé dans l'excavation formée par l'explosion d'une bombe anglaise... Dans son agonie, il s'était écrié : « Ma consolation est d'avoir été vaincu par un ennemi aussi brave. »

(1) M. de Bonnechose, *Le Marquis de Montcalm et la perte du Canada*, p. 126. Paris, 1876.

L'Angleterre a retenu cet hommage d'un héros mourant, et en 1827 elle fait élever à Québec un obélisque de 60 pieds de hauteur, sur lequel on lit ces deux noms : WOLF-MONTCALM. C'était, avec sa dette, payer celle de la France, où pas une pierre ne garde le souvenir de Louis de Montcalm (1). »

Cette triste histoire des derniers moments d'un héros de l'honneur national transforma en une sorte de pèlerinage la visite que nous avons faite à Québec. Nous sommes d'abord montés à la citadelle; puis, passant sous cette porte Saint-Louis par laquelle était rentré Montcalm mourant, nous avons visité la plaine d'Abraham, encore nue comme au jour où s'y jouait le sort de nos possessions en Amérique. Descendant ensuite vers le fleuve, nous passons devant la colonne qui réunit en un seul souvenir les noms des deux adversaires morts. Enfin, dernière étape, nous nous sommes longtemps arrêtés dans la chapelle des Ursulines à lire sur la tombe du grand général français sa touchante épitaphe, moins longue et plus belle que celle composée par l'Académie des inscriptions en son honneur.

Les restes de Champlain, le courageux explorateur du Canada, le fondateur du premier gouvernement de Québec, reposent aussi dans cette ville : ils sont dans la cathédrale, édifice assez insignifiant du reste, mais qui possède quelques bons tableaux.

Environs de Québec. — Pour se rendre aux chutes de Montmorency, à huit milles environ de la ville, le chemin traverse la rivière Saint-Charles sur un pont à péage, mode de rançonner les voyageurs un peu trop répandu au Canada. On longe le village de Beauport, qui était en 1759 un poste avancé des Français, et l'on monte à la cascade.

Celle-ci tombe, de 250 pieds de hauteur, dans une gorge qui s'ouvre sur la vallée du Saint-Laurent. Pour descendre au pied de la chute (ce qui ne peut se faire en hiver à cause de la force des eaux), il y a 365 marches excessivement roides.

On est, du reste, bien payé de ses peines. Car il est certain que la chute est gracieuse et très-pittoresquement située : je lui reproche seulement de manquer un peu d'eau en ce moment, reproche fâcheux pour une cascade. Il est vrai que nous sommes à peine arrivés du Niagara. Ce qui est particulièrement beau, c'est, de la chute, la vue de Québec, avec ses toits de zinc brillant,

(1) M. de Bonnechose, p. 152.

ses maisons étagées, et, dominant le tout, son imprenable fort Saint-Louis correspondant avec les ouvrages avancés de la pointe Lévis et de la rivière Saint-Charles; c'est un spectacle unique.

Au-dessus de la cascade, on aperçoit sur le rocher quatre piliers massifs qui soutenaient un pont suspendu construit en 1820. A la première voiture qui voulut le traverser, le tablier céda, et on ne retrouva pas les corps des victimes qu'engloutit le torrent.

A Montmorency, à Beauport, dans d'autres villages encore, nous avons engagé souvent la conversation avec les habitants ; c'est un plaisir de les entretenir et d'entendre ce bon français prononcé sans patois aucun, et même élégamment, mais avec une tournure archaïque très-curieuse : « Vous virerez de ce côté, » pour « vous tournerez, » etc.; quand nous examinions un asile d'aliénées : « C'est la maison des femmes simples ; » et mille autres expressions dont le souvenir ne m'est pas resté. De même, le costume des paysannes semble un anachronisme, et les petites filles que nous avons vues tantôt sortir de l'école à Beauport avaient la grande coiffe ou capote que l'on retrouve dans les tableaux de Chardin ou les gravures d'Eisen. Quant aux garçons qui sortaient en même temps de l'école, leur costume n'avait rien de particulier qu'une grande propreté et beaucoup de simplicité, simplicité qu'ils ont augmentée encore, car, à peine sortis de l'école, ils se sont hâtés, d'un commun accord, d'ôter leurs souliers, avec un ensemble qui prouvait combien la moindre chaussure était une contrainte pour leurs pieds nus.

Avec leur air gai, jovial et un peu badaud, ces braves gens sont d'une honnêteté profonde. « Un Canadien ne vole pas, » nous disait le supérieur des Jésuites de Québec. Aussi on comprend l'extrême animosité des villages pour les communards français qui sont venus ici (au nombre de plusieurs milliers, dit-on) se répandre dans la campagne. « Ils n'y pourront pas rester, me disait M. T..., mais leur présence a fait à la France, dans l'esprit de la population, un mal incroyable. On a jugé de votre pays par ceux qu'il rejetait de son sein. »

La seconde curiosité que nous ayons visitée aux environs de Québec est connue dans le pays sous le nom de *Marches naturelles*. C'est exactement le décor de la pièce de Jules Verne, *le Tour du Monde en* 80 *jours*, qui porte sur l'affiche le nom d'*escalier des Géants*, à cela près que le décor de la pièce, si, comme je le crois, il est copié de ce site, ne peut donner aucune idée de la

grandeur sombre et de la sauvage majesté de l'ensemble. Un torrent coule avec fureur entre une haute muraille à pic, en granit noir, surmontée de sapins presque aussi noirs qu'elle, et des marches basaltiques énormes, formant un étrange escalier qui monte en gradins paraissant taillés par la main d'un géant. C'est tout, et c'est effrayant. Il est impossible de descendre par un sentier escarpé dans cet asile de la solitude sans en rapporter une profonde et sinistre impression.

En revenant à Québec, nous apercevons au loin à notre droite un petit village presque perdu dans les arbres : c'est la *Petite Lorette,* village de Hurons convertis. Ces bons sauvages, seul reste de la nation puissante qui a tant aidé la France dans ses luttes contre les Iroquois, ont acquis avec la civilisation et le catholicisme des mœurs douces et inoffensives. Ils ne s'allient pas avec leurs voisins, mais entretiennent avec eux les meilleurs rapports, et ne connaissent plus « le sentier de guerre » que de réputation.

26 août.

Nous quittons Québec par la voie qui nous y avait amenés, c'est-à-dire en remontant le Saint-Laurent. On s'habitue vite à passer la nuit dans les cabines de ces *palace-steamers*, où il faut avouer que le voyageur est incomparablement mieux que dans celles des transatlantiques.

Vers 10 heures du soir, un phénomène bizarre et effrayant se produit. Nous nous trouvons tout à coup environnés d'un nuage de fumée tellement épaisse, tellement résineuse, tellement âcre, qu'on n'y voit plus et qu'on ne respire qu'un air chaud et pesant. On essaie de continuer la marche : impossible. Il faut se décider à jeter l'ancre en plein Saint-Laurent, à peu de distance de la petite ville de Sorel. Mais quelle est la cause de cet obscurcissement? Ce n'est pas du brouillard, c'est bien de la fumée; j'en parle au capitaine, qui me répond : « C'est une forêt qui brûle auprès du lac Champlain ; je le savais, mais nous n'en aurions pas eu la fumée si le vent n'avait pas tourné. »

Ainsi cette fumée, au-dessus de laquelle on apercevait des aigrettes lumineuses, nous arrivait de plus de 60 milles de distance ! Les forêts brûlent du reste si souvent en Amérique, que les indigènes n'y prêtent pas beaucoup d'attention. La cause de

la plupart de ces incendies est dans l'incurie des nombreux pionniers qui, manquant d'ouvriers pour récolter le foin de leurs défrichements, y mettent le feu après en avoir coupé la quantité nécessaire pour la nourriture des bestiaux pendant la mauvaise saison. Ils choisissent le vent qui poussera les flammes du côté opposé à leur maison, sans se préoccuper s'il les porte sur une forêt ou si des pionniers voisins ne vont pas, subitement entourés par l'incendie, se trouver dans la position d'Inez et Middleton dans *la Prairie* de Cooper. Si ces cendres représentent pour les défrichements l'engrais et la fertilité de l'année suivante (1), elles sont pour les alentours une cause de ruine et de désolation. Mais on ne s'occupe guère des autres en Amérique : *self help !*

Il n'en est pas moins vrai que certaines parties du pays, malgré ses immenses réserves, arriveront à manquer de bois dans un temps donné ; d'un côté, on brûle les forêts ; d'un autre, on emploie le bois à tous les usages : à bâtir presque partout les maisons, à construire les ponts, à chauffer dans beaucoup d'endroits les locomotives et les bateaux à vapeur. Au Canada, on n'a pas beaucoup de charbon ; celui des Etats-Unis s'y importe peu, et le capitaine du steamer *Québec* me disait avant-hier que sa houille lui venait... d'Angleterre. Le fret est en effet insignifiant, les bateaux canadiens qui font le commerce avec la métropole rapportant ce charbon comme lest.

VI

KAUCHNOWAGA, VILLAGE IROQUOIS.

27 août.

Voici une journée que nous compterons certainement parmi les plus intéressantes de notre voyage. A dix heures du matin, nous partons pour une grande excursion ; il eût été impardonnable de quitter le Canada sans donner quelques moments à ses pauvres anciens habitants ; nous allons donc à Kauchnowaga, village iroquois. Un village iroquois ! Cela ne donne plus le frisson à personne ; les missionnaires massacrés, dont les noms sont inscrits en lettres d'or dans l'église des Jésuites de Montréal,

(1) Sæpe steriles incendere profuit agros.
(Virgile, *Géorgiques*.)

reviennent à peine à la mémoire ; si, en effet, les pauvres restes des Iroquois, des Hurons et des Algonquins qui vivent encore au Canada ont conservé leurs habitudes, leur administration, leurs usages, ce sont maintenant des catholiques, au caractère relativement doux et tranquille, vertus qu'il leur a bien fallu apprendre depuis que leur faiblesse numérique les a forcés d'oublier leurs anciennes vertus guerrières.

Nous arrivons à Lachine à midi. Un steamer nous fait traverser le Saint-Laurent ; de la rive opposée, une petite distance nous reste à parcourir à pied, et nous voici à Kauchnowaga. Nous nous rendons immédiatement à la *résidence* du bon missionnaire Oblat, qui s'est imposé la tâche d'évangéliser ces néophytes. Celui-ci, qui se met très-obligeamment à notre disposition, commence par nous munir de mots de politesse iroquoise qu'il est nécessaire d'adresser à tout habitant chez lequel on se présente : *sekeun* (bonjour) pour entrer dans la maison, et *onhnen* (je m'en vais) pour dire adieu en sortant. Moyennant ces formules obligées, on est certain d'être bien accueilli dans chaque famille.

Ce qui nous frappe dès le commencement de notre course dans le village, c'est le type aussi étrange qu'uniforme des habitants. C'est bien le type iroquois, tel que nous le représentent les livres et les journaux de voyage : le teint bronzé, les pommettes largement taillées, le front accentué de deux rides parallèles, l'œil aussi noir que les cheveux ; la bouche est très-fendue, les lèvres sont fortes, le nez n'est pas épaté, mais proéminent. Somme toute, c'est un type tellement caractéristique dans sa laideur qu'il est loin d'être désagréable. Chez certains vieillards, de vieilles femmes surtout, j'ai été frappé de l'expression profonde du visage, que de nombreuses rides rendaient particulièrement énergique.

Sous prétexte d'acheter des mocassins, — il est rare qu'on ne rapporte pas de sa visite aux sauvages quelques paires de ces curieuses chaussures en peau de cerf ou de chevreuil, — nous pénétrons dans une maison où grouille une multitude d'enfants. La mère est là aussi, si usée, si flétrie, qu'on dirait l'aïeule. Elle porte, comme toutes les femmes de la peuplade, le jupon court, et une sorte de couverture qu'elles s'attachent sur le sommet de la tête, je ne sais trop comment, et qu'elles laissent pendre jusqu'à la taille. Mais pourquoi les Iroquoises sont-elles ainsi fanées avant l'âge ? Est-ce à cause des rudes travaux auxquels

elles sont souvent employées ? Est-ce à cause du nombre incroyable d'enfants dont se compose chaque famille ? Les deux raisons doivent concourir, je crois, à produire chez elles cette vieillesse prématurée.

Ces bons sauvages n'ont pas encore pu se plier à cultiver les terres que leur a données l'Angleterre. « C'est plus fort qu'eux, me disait leur missionnaire ; ils arrivent avec beaucoup de peine à faire pousser ce qu'il faut de maïs et de pommes de terre pour leur nourriture, et encore ne savent-ils pas amasser ; à l'époque de la moisson, ils sont dans l'abondance ; ils sont dans la disette et la misère pendant la mauvaise saison (1). »

Leur métier consiste à faire passer aux bateaux et aux trains de bois les rapides du Saint-Laurent. Ils sont très-forts à cet exercice, qui leur rappelle un peu l'ancienne vie de dangers de leur nation. On leur donne, par chaque passage des rapides, deux piastres (10 francs), dont malheureusement une grande partie passe toujours en *eau de feu*. « C'est là, ajoutait le P. Oblat, leur seul défaut : ils ne sont pas voleurs, ils ont de bonnes mœurs, ils ne sont pas méchants, mais ils sont ivrognes, et ce triste défaut est l'une des causes de leur misère et de l'anéantissement de leur race. Du reste, ne se plaignant jamais, ils restent parfaitement, quand la misère est entrée sous leur toit, deux jours sans manger, et ne paraissent pas s'en apercevoir. »

Dans ce village de Kauchnowaga vivait, au dix-septième siècle, une sainte fille, convertie au catholicisme dans son enfance, et qui s'appelait Catherine Tekakouita. Elle est morte en odeur de sainteté après une vie exemplaire. Ses restes sont conservés dans l'église du village, où ils sont l'objet d'une profonde vénération. Un missionnaire que nous avons rencontré à Montréal, et qui a passé vingt-quatre années à évangéliser Kauchnowaga, le P. C..., a écrit en iroquois la vie de la sainte fille, puis il l'a traduite en algonquin à l'usage d'une peuplade voisine, établie au lac des Deux-Montagnes. Il a bien voulu nous faire hommage d'exemplaires de ces deux ouvrages, que je rapporterai en France pour les donner à lire à un érudit en langue iroquoise ou à un titulaire d'une chaire d'algonquin ; mais je n'essaierai pas de les traduire.

(1) On rapporte que la plus forte imprécation des sauvages canadiens, au temps de leur puissance, était la même que Dieu prononça contre le premier homme : « Tu gagneras ta vie à la sueur de ton front ! »

Il résulte du peu d'explications que le missionnaire a eu le temps de nous donner, que le vocabulaire iroquois est d'une grande pauvreté. Un exemple le montrera : Il a toujours suffi à ce peuple enfant, pour les usages journaliers, de compter jusqu'à cent ; il n'a jamais eu, par suite, de mots pour rendre les chiffres plus élevés. Le P. C... ayant à indiquer la date de la naissance de Catherine Tekakouita, 1636, a été forcé de répéter seize fois le nombre *cent*, suivi de trois fois *dix* et de *six*. De cette manière, il faut, étant donnée la longueur des mots iroquois, plus de trois lignes pour rendre cette date.

En essayant de traduire au moyen de notre alphabet les diverses intonations de la langue sauvage, les missionnaires ont eu également à vaincre plusieurs difficultés. Il y a, par exemple, un son bizarre, *houî* (prononcé avec une inflexion de voix toute particulière), qui se rencontre dans beaucoup de mots iroquois ; les missionnaires ont pris l'habitude de le figurer par un 8, faute de caractère correspondant ; exemple : *Tekak8ta*.

Le village de Kauchnowaga est une sorte de république qui obéit à un *grand chef*. Celui-ci a sous ses ordres douze chefs, avec le concours desquels il gouverne, et dont chacun est aidé d'un sous-chef. Cette organisation très-simple leur suffit.

L'incident le plus caractéristique de notre visite a certainement été la manière dont nous avons quitté nos hôtes. Impossible de trouver un bateau pour nous ramener ; impossible même de fréter la moindre chaloupe. Nous étions très-décontenancés. A ce moment, trois jeunes Iroquois, de haute stature, se présentent à nous, et font marché avec le missionnaire de nous transporter tous les trois dans une pirogue. Cette pirogue, très-longue, excessivement peu large, était, selon l'usage, un tronc d'arbre creusé. Faute de mieux, et sous peine de rester les hôtes de la nation iroquoise, il nous faut accepter, et nous traversons le Saint-Laurent à toute vitesse, prenant un long détour pour éviter le courant. Quelle que fût, à grand renfort de pagaies, la rapidité de notre marche, nous n'atteignîmes le bord opposé qu'après une longue demi-heure, pendant laquelle aucun de nous trois ne respira à l'aise.

Non loin de la mission de Kauchnowaga est celle du lac des Deux-Montagnes, dernier reste de la tribu algonquine. « C'est une mission perdue ! me disait avec tristesse le P. C..., qui y a consacré sa vie ; les prédicants méthodistes, comme une nuée d'oiseaux

de proie, se sont abattus sur la pauvre mission, ils ont aigri les sauvages contre le Père, leur disant qu'ils étaient libres, que le missionnaire voulait les réduire en esclavage, qu'il fallait secouer son joug, » etc. C'est sous de telles conditions que se font toutes les révolutions, chez les sauvages comme ailleurs.

Rien n'est curieux comme ce contraste entre les deux rives du Saint-Laurent, la droite paisiblement occupée par les peuplades iroquoise et algonquine, la gauche exploitée par les Anglo-Français du Canada. A peine avons-nous traversé le fleuve, que, reprenant la route qui de Lachine conduit à Montréal, nous voyons fonctionner une machine à vapeur; elle cassait du caillou pour le chemin, aussi méthodiquement qu'un cantonnier, mais cent fois plus vite.

28 août.

Une route longue et monotone, des prairies cultivées, des bois en grande partie incendiés, et nous arrivons au lac Champlain. Une ligne ferrée à peine finie, sur laquelle les ouvriers travaillent encore, va nous le faire voir dans toute sa longueur.

Pendant quatre heures, notre train suit toutes les sinuosités du lac, passant au niveau de l'eau, y baignant presque. Le lac Champlain a 150 milles de longueur, mais il est très-peu large; dans quelques endroits, il se resserre jusqu'à ne mesurer plus que quelques centaines de mètres. L'eau en est excessivement claire et limpide, et nous apercevons le fond à une grande distance. Ce qui lui donne un caractère particulier de *scenery* et de pittoresque, ce sont tant les nombreuses îles dont est parsemée la partie nord, îles montueuses et couvertes de bois de sapins, que le magique encadrement formé par les *green mountains*, dont les sommets s'étagent curieusement l'un au-dessus de l'autre.

A l'extrémité sud du lac, nous nous arrêtons à Ticonderoga, vieille forteresse construite par Montcalm, et près de laquelle il battit Abercrombie. Ce dernier commandait 17,000 hommes; Montcalm en avait 5,000. Victoire glorieuse, mais sans résultat, car peu après Montcalm, privé de secours, dut rendre ce fort au général anglais Amherst. Il est vrai que celui-ci en fut presque immédiatement chassé par *quatre-vingt-cinq* partisans (*green mountains boys*).

Le pays que nous traversons est très-fertile et se peuple vite. Toutes les villes y sont nées d'hier. A quelques milles de Platts-

bourg, un émigrant a bâti, dans une jolie vallée, sa petite maison ; comme il est Allemand, il a écrit en grosses lettres au-dessus de sa porte : DRESDEN. Celui qui viendra dans quelques années visiter cette gracieuse vallée y verra une ville en formation là où j'ai regardé, dans sa solitude, la maison du pionnier.

Nous avons passé l'après-midi et la soirée à Saratoga. Saratoga est l'endroit où se donne rendez-vous tout ce qu'il y a de beau monde en quête de distractions, de misses en quête de mari à la mode, de *fancy women* en quête d'emploi. C'est une ville d'eaux où l'on vient pour voir et être vu, où l'on étale un luxe insensé tel qu'on n'en rencontre nulle part ailleurs, et où on prend les eaux quand on en a le temps. Il y a là les plus beaux hôtels du monde, des palais aux dimensions inusitées, dont l'un, où nous sommes descendus, contient 1,200 chambres. En réalité, si l'on vient en Amérique pour voir des monuments, il n'y a que les hôtels à étudier.

Que de beaux équipages ! Ce sont des landaus de New-York aux roues fines et noires, attelés de chevaux canadiens et conduits par un cocher anglais. Dans ces légers et cosmopolites véhicules s'encapuchonnent, comme de petites cailles plucheuses, des ladies charmantes, toujours plus ou moins abandonnées de leurs maris, qui passent toute la semaine à leurs affaires. Et quelles toilettes, venant de Paris en droite ligne, et agrémentées du fameux ruban sang-de-bœuf de l'année dernière !

Dans un assez joli parc, on est admis, moyennant quinze *cents* par personne, à prendre autant de verres que l'on veut, de la *congress spring* ou de la *colombian spring*, eaux acidulées, apéritives, et de plus laxatives.

Le soir, après le souper, servi dans la grande salle de l'hôtel par cent nègres en gilet blanc, il y a eu un bal, pour lequel nous nous empressons de demander des entrées. Voici la physionomie de ce bal.

Un orchestre assez bon, mais endormi, manquant de nerf, était installé au fond d'une immense salle absolument nue et sans ornements. Tout autour de la pièce, deux ou trois files de fauteuils de jonc.

Ces fauteuils étaient occupés par une société assez bigarrée, qui paraissait s'amuser par devoir plutôt que par conviction. Des valses interminables alternaient avec des polkas exécutées trop vite et des galops joués trop lentement. J'ajoute que tout ce

monde dansait correctement, avec talent même, en personnes sachant danser, mais sans dire un mot, bien entendu ; un Américain ne fait pas deux choses à la fois.

La plupart des hommes ne portent pas de gants, ce qui fait un effet assez malheureux. Il est vrai qu'avant de faire une invitation, beaucoup d'entre eux entourent d'un mouchoir la main qui doit s'appuyer sur la taille de leur danseuse. Ainsi accoutrés, vous diriez des soldats de la guerre de sécession, soignant encore une blessure qu'ils auraient reçue à la main droite.

Somme toute, peu d'animation, peu de jolies toilettes, peu de jolies personnes pour les porter. Les gentlemen ne donnent pas une haute idée de la beauté physique du sexe fort aux Etats-Unis. Dyspepsiques, au teint jaune, au front ridé, aux lèvres pâles, ils sont venus essayer d'épurer leur sang et de renouveler leur appétit aux sources bienfaisantes de la *congress* et de la *colombian water*, après avoir vicié l'un et altéré l'autre par leur mélange journalier de bitters, d'absinthe, de sherry, de grogs et de cocktails.

Il y a peu d'années qu'on essaie sur le nouveau continent l'éternelle et vieille vie des villes d'eaux européennes ; mais il est facile de voir qu'on n'en est encore qu'à l'essai.

VII

LES SHAKERS, NEW-LEBANON.

29 août.

Nous voici en présence d'une des plus bizarres monstruosités des Etats-Unis, un village de Shakers. Ce curieux produit américain, cette communauté religieuse unique en son espèce, mérite une étude spéciale. Il est intéressant à plus d'un titre de voir ce qui en Europe paraîtrait grotesque, ridicule et dangereux, vivre tranquillement aux Etats-Unis, et être même, au milieu de la sympathie de quelques-uns et de l'indifférence générale, dans un état de prospérité relative.

Et pourtant les principes des Shakers sont absurdes, ces communistes sont dignes de pitié ! Malgré cela, ces pauvres gens sont très-respectés : d'abord, ils sont très-inoffensifs, très-honnêtes,

et puis aussi ils sont très-riches. Ce dernier point n'a pas une minime importance pour attirer l'estime, en Amérique. Les vingt villages environ répandus sur toute la surface des Etats-Unis, et dans lesquels vivent six à sept mille Shakers, fleurissent à l'envi, sans toutefois s'augmenter actuellement. Je dirai tout à l'heure pourquoi une interruption dans leur accroissement numérique paraît se faire sentir en ce moment.

Il y a plus de cent ans déjà que fut fondée la secte. La fondatrice, Ann Lee, pauvre, ignorante, était fille d'un forgeron de Manchester. Ses divagations extravagantes attirèrent autour d'elle quelques néophytes, non moins enthousiastes qu'elle, non moins ignorants aussi, et qui méritèrent, par les effets que produisait sur leur organisme la ferveur mystique, le nom de shaking-quakers (quakers trembleurs). Ann Lee fut mise ensuite en prison, comme folle troublant l'ordre public. Elle en sortit avec une doctrine définie. Les deux points principaux de ce symbole étaient : 1° que le seul moyen d'être sauvé consistait dans un renoncement complet à l'œuvre qui motiva la chute du premier homme, la régénération ne pouvant s'accomplir que par une victoire absolue sur tous les appétits de la chair; et 2° que le Seigneur Jésus s'était incorporé en elle, Ann Lee. Tout cela fut accepté aveuglément par les sept fidèles qui composaient alors la nouvelle église : un seul fut incrédule, c'était l'époux d'Ann Lee, que la grâce n'avait pas touché et ne toucha jamais, et qui quitta définitivement sa femme quand celle-ci lui eut déclaré qu'elle était l'épouse de l'Agneau décrite dans l'Apocalypse.

Une dernière révélation indiqua à la mère Ann (c'était le nom que lui avaient conféré ses sept disciples, en reconnaissant en elle l'épouse de l'Agneau) qu'elle n'avait aucune chance d'être prophétesse dans son pays. En conséquence, l'église entière émigra en Amérique, dans l'année 1773. Ils abordèrent à New-York, et, ayant remonté l'Hudson, fondèrent, dans un endroit alors désert, la ville aujourd'hui célèbre de Water-Vliet. Pendant cinq années encore, les habitants de la nouvelle ville se composèrent de la mère Ann et de ses sept fidèles. Ce ne fut qu'en 1780, à la suite d'une de ces bizarres retraites religieuses en plein air, au fond des bois, si connues sous le nom de *revivals*, que le nombre des adhérents augmenta subitement, et devint assez considérable pour former un nouveau village shaker, New-Lebanon, le nouveau Liban, où nous nous sommes rendus d'Albany.

New-Lebanon est situé sur le sommet d'une colline, entièrement entouré de bois. Tout y respire la propreté et le bien-être. Les maisons sont du reste très-simples, en bois peint en blanc, et à volets verts. Au milieu du village sont deux constructions pareilles aux autres, mais plus grandes : ce sont la grange commune et le temple.

Nous entrons dans le temple. Beaucoup de visiteurs sont déjà rassemblés, venus comme nous pour voir les exercices des *élus*. Ceux-ci sont une centaine, à peu près. Ils sont entrés sur deux files, au son de la cloche, et se tiennent debout ; chaque sexe est d'un côté, rangé sur trois lignes, et faisant face à l'autre sexe, pareillement rangé.

Les hommes sont vêtus de noir, avec, par-dessus le reste de l'habillement, une longue redingote de quaker, en drap bleu ou brun ; leurs souliers sont sans clous, afin de ne pas rayer le parquet. Leur figure rasée, leurs cheveux coupés courts sur le dessus de la tête, et portés par derrière très-longs et tombant sur les épaules, leur donnent un air ascète très-prononcé.

Les femmes sont habillées d'une longue robe, en étoffe gris blanc, qui paraît empesée, tant les plis de la jupe sont égaux et roides. Leur taille est aussi simple et aussi droite que possible. Elles portent une sorte de bonnet de tulle, sans ornement aucun. Enfin elles tiennent à la main un mouchoir blanc. On ne saurait imaginer rien de plus laid et de moins gracieux qu'un pareil accoutrement.

L'office commence par un chant, une espèce d'invocation. A ce cantique en succèdent plusieurs autres, exécutés sur des airs assez monotones par les hommes et les femmes, chantant tous à l'unisson, sans accompagnement. Les Shakers ont horreur de la musique instrumentale, et pensent que la plus grande simplicité doit être apportée dans l'exécution de leurs hymnes, qu'ils déclarent leur arriver du pays des esprits. J'espère pour les esprits qu'ils ne sont pour rien dans la composition et le choix des airs. Quoi qu'il en soit, cette continuité d'incantation rêveuse, le balancement rhythmique du corps et ce geste bizarre dont les Shakers accompagnent tous leurs chants, et qui consiste à faire le simulacre de pousser en avant quelque chose d'invisible, tout cela nous fatigue, nous énerve : c'est une sensation des plus étranges.

Tout à coup, les Shakers, qui avaient conservé jusque-là leur immobilité, rompent leurs rangs en entonnant un chant au

rhythme plus accéléré. Ils s'avancent en ordre, les hommes composant deux files, les femmes deux autres files, et, sans que les sexes se mêlent, commencent une sorte de promenade rhythmée, chaque file se repliant sans jamais traverser les autres, de façon à former des dessins, une sorte de figure, de danse religieuse. Les danseurs n'ont toutefois pas cessé de chanter, et ils joignent toujours à cet exercice ce balancement régulier du bras dont je viens de parler.

Ils est impossible de voir le mouvement rhythmé de cette troupe d'illuminés, cette bizarre combinaison de figures, cette danse ou cette pyrrhique religieuse, sans être en proie à une sorte d'hallucination. On voudrait rire, on voudrait se moquer des pauvres fous : on ne peut le faire. Enfin, ce chant monotone étourdit; malgré soi, on participe un peu à ce rhythme, à ce balancement, à cette marche ; on est entraîné. Et quand on voit l'air convaincu, pénétré, inspiré de ces théories d'ascètes qui passent et repassent, et se déroulent devant vous ; quand on voit, à mesure que le chant monotone s'accentue un peu, augmente de vitesse, l'attitude des Shakers devenir aussi plus convaincue, presque rayonnante chez certains, uns espèce d'effroi incompréhensible vous saisit.

Mais une chanson d'un rhythme plus rapide succède aux autres. C'est une invocation aux anges et aux esprits : « Chers anges, esprits bien-aimés, salut! » On sait que l'un des dogmes des Shakers est la communication perpétuelle dans laquelle ils sont avec les anges, avec certains esprits intermédiaires qu'eux seuls connaissent, et les âmes des bienheureux. Ce sont ces esprits, je l'ai dit, qui sont censés leur inspirer leurs hymnes, et il n'est pas rare (nous en avons été témoins) de voir un des Shakers interrompre ses exercices pour se mettre en relation avec une des âmes quelconques dont, disent-ils, l'appartement où ils sont est toujours plein. Ce colloque spirituel achevé, il en transmet le résultat à ses frères, si ce résultat en vaut la peine.

Au commencement de l'invocation aux anges, la marche devient plus saccadée, plus mouvementée. Hommes et femmes commencent à se confondre, sans jamais rompre leurs lignes. C'est une mêlée dans laquelle règne un grand ordre. Et toujours ce balancement des bras, et toujours cet air extatique : les Shakers doivent être épuisés, harassés; ils ne paraissent pas s'en apercevoir.

Le chant et la pyrrhique cessent tout à coup, à un signal donné.

Pour la première fois depuis que l'office est commencé, les Shakers s'asseoient, les hommes à droite, les femmes à gauche. Alors, l'un des anciens, bel homme, à l'air inspiré, au front haut, à l'attitude distinguée, se lève, et, se plaçant au milieu des « élus », commence un discours dont voici le fidèle résumé :

« Mes frères, mes sœurs, (puis se tournant de notre côté) mes chers amis,

« J'ai l'intention de vous parler ce matin sur les devoirs et les obligations d'un bon Shaker ; mais en présence de l'affluence nombreuse qui est venue aujourd'hui assister à nos saints exercices, je veux que ma parole puisse profiter à tous, et dans ce but je présenterai aussi quelques observations sur les conditions nécessaires à l'homme pour remplir le but pour lequel il a été créé.

« Nous devons admettre que l'on peut être heureux dans toutes les religions, pourvu que de bonne foi on en remplisse exactement et fidèlement les préceptes. Et c'est ainsi que vous voyez des gens qui paraissent aussi heureux parmi les méthodistes, les presbytériens, les catholiques, que nous le sommes, nous shakers. Mais dans quoi trouvent-ils leur bonheur, ceux qui vivent en dehors de notre communauté ? Dans la propriété individuelle, qui désunit les hommes et est la cause de toutes les querelles ; dans le mariage, qui enlève l'être à l'amour de Dieu et à la société des esprits, pour le consacrer à l'amour et à la société d'un autre être. Tout cela ne constitue pas à nos yeux des faits criminels, mais l'indice d'un ordre moins perfectionné et moins élevé que le nôtre, ce sont des pratiques qui n'appellent pas la condamnation mais la régénération.

« Si en effet ceux-là se croient heureux qui vivent tranquilles, riches et entourés d'une nombreuse famille, je n'ai qu'une chose à leur dire : supposez que Christ apparaisse et vous dise comme dans le Livre : « Lève-toi et suis-moi ! » Alors ils verront, en entendant cette voix, qu'ils n'ont pas le véritable bonheur.

« Le véritable bonheur ne peut appartenir qu'à nous, qui seuls savons comprendre que le ciel est descendu pour nous sur la terre. Oui, le règne céleste est arrivé ; la réconciliation du ciel et de la terre est opérée. J'en trouve la preuve dans ces relations fréquentes avec les esprits qui ont lieu pour les adeptes de nos dogmes religieux. Nous sommes transformés, devenus immatériels. Il n'y a plus de mort pour nous. Si nous quittons le monde, c'est seulement une enveloppe première que nous échangeons

contre la glorieuse réalité. Et quelle joie de penser que la mort, loin d'être le terme de la vie, n'en est qu'une phase, et que si les autres hommes ne peuvent converser avec les élus, la mort ne peut nous empêcher, nous, de les voir et de les entendre. »

Ici l'orateur fait un retour sur lui-même, et raconte la conversion de sa vieille mère, à l'âge de plus de quatre-vingts ans. Puis il reprend :

« Mais il faut, pour ouvrir les yeux à la vérité, être appelés de Dieu, et avoir reçu sa grâce. Il faut que les intérêts humains disparaissent; c'est en cela que consiste le bonheur véritable, c'est-à-dire qu'il consiste à suivre et à imiter Jésus-Christ, cet être unique (*this most singular character*). Et c'est pour l'imiter que nous nous abstenons de toute relation charnelle, que le ciel en effet ne comporte pas.

« En cela consiste notre bonheur; d'abord parce que pour nous il n'y a plus de sexes, plus d'hommes ni de femmes, d'époux ni d'épouses, mais des shakers et des shakeresses, des frères et des sœurs, entre lesquels une pure tendresse s'empare des âmes, non des corps. De cet état résulte cette conclusion que nous nous abstenons avec bonheur de tout ce qui est bas et vil. Cette doctrine n'est autre, du reste, que celle que nous lisons dans saint Paul (*sic*). Voici ce que dit ce petit livre que j'ai dans la main, et auprès duquel tous les autres ne sont rien.

« Réjouissons-nous donc et soyons heureux, car quand on est arrivé à comprendre que la vertu n'est plus fondée sur la privation, mais est devenue joie et bonheur, on doit dire en vérité que le ciel est descendu sur la terre, et qu'il existe dès maintenant pour ceux qui savent s'en rendre compte. »

Ce discours, débité avec feu et élégance, enthousiasmait visiblement les shakers. Les chants, les balancements, les promenades rhythmées ont repris ensuite, et l'intensité des mouvements croissant à chaque instant, le rhythme augmentant de vitesse, on voyait clairement l'hallucination s'accroître. Parmi les femmes surtout, beaucoup regardaient dans le vague, paraissant voir un monde nouveau et chercher par le mouvement du corps à s'élan cer vers leur vision. De temps en temps, un ancien arrêtait les danses, les chants se taisaient, et d'une voix faible il murmurait quelques paroles que chacun recueillait avec respect, car c'était une révélation. Après quoi, tout le monde recommençait ses

chants, sa danse, et son rêve, sous la direction des huit fidèles qui, groupés en carré au centre, formaient le pivot des évolutions.

L'animation allant toujours croissant, à la fin il fallut s'arrêter. Il y avait deux heures que les shakers dansaient ; ils étaient visiblement épuisés, quoiqu'ils ne le fissent pas paraître ; mais ils semblaient heureux et satisfaits. Les cérémonies achevées, beaucoup des membres allèrent se mêler aux profanes qui étaient venus assister à leurs exercices : c'était leur famille qui venait les voir, ou des amis qui, quoique n'appartenant pas à la « religion du ciel et de la terre, » n'en étaient pas moins restés liés avec des adeptes de ce culte.

Quant à nous, après avoir vainement cherché à nous procurer des livres contenant un exposé de la doctrine des shakers (ceux-ci n'écrivent guère), nous sommes revenus à Albany, vivement impressionnés par ce singulier système social auquel nous nous étions trouvés mêlés pendant quelques heures. De nombreux problèmes seraient soulevés, si l'on voulait aller au fond de l'ensemble singulier des dogmes des trembleurs. Comment cette société ne succombe-t-elle pas sous le ridicule ? Comment peut-elle subsister au milieu de la République des États-Unis, alors que ses adeptes proclament hautement ne reconnaître qu'un seul président, le Christ, apparu deux fois au monde depuis la création dans la personne du Seigneur Jésus et d'Ann Lee, les deux anciens de leur église ? Enfin, comment cette société recrute-t-elle ses membres ?

Etrange en ses dogmes et en ses pratiques, la secte des shakers est plus étrange encore dans sa manière de faire des prosélytes. Chez eux, point de conversions particulières ; il n'arrive presque jamais qu'un individu vienne seul frapper à la porte d'un ancien de la secte et lui dise : « Je veux me joindre à vous et embrasser vos doctrines. » Il faut, pour que l'église s'accroisse, s'étende par l'arrivée de nouveaux membres, que l'atmosphère morale soit troublée, qu'une sorte de commotion électrique frappe les intelligences. Alors, il est vrai, les conversions se font nombreuses, ce sont des levées en masse. Des accès de rénovation religieuse de ce genre, des *revivals*, ont donné naissance à tous les villages shakers ; c'est sur leur renouvellement que comptent les anciens de la secte pour augmenter le chiffre des élus ; malheureusement pour la secte, ces effarements de la raison sont devenus inconnus

depuis quelques années, et c'est à cette cause qu'il faut attribuer l'état stationnaire de la société des shakers.

Un homme très-digne de foi m'a donné la description d'un des derniers *revivals*. Sous la conduite d'un prédicateur exalté, quelques centaines de fanatiques, hommes et femmes, s'étaient établis dans une clairière de forêt. Des tentes, des chariots couverts, des huttes grossières formaient leurs abris. Combien de temps devait durer cette retraite en plein air? Nul ne le savait, et le prédicateur moins que personne : celui-ci était bien décidé à prêcher tant qu'il aurait des auditeurs. Les premiers jours, tout fut tranquille dans le campement; peu d'exaltation, pas de disputes, mais bientôt le zèle religieux se manifesta par des élans inattendus; les périodes du prédicateur devinrent inspirées, enflammées, ses gestes saccadés, ses regards enthousiastes : le camp entier se mit peu à peu au niveau de son chef. Les sanglots l'interrompaient, les cris se mêlaient à ses hurlements, et un seul détail suffira pour montrer le degré d'insanité furieuse auquel était parvenue l'assemblée. Le prédicant ayant appelé l'Esprit-Saint sur ses auditeurs, sacrilége parodie du mystère de la Pentecôte, beaucoup de fanatiques montèrent dans les arbres voisins pour le saisir au passage et le recevoir plns vite. Je n'étonnerai personne en ajoutant que la folie qui, sous prétexte de passion religieuse, est arrivée à ce degré, comprend toutes les autres passions, et que le *revival* dont je parle finit par des scènes de débauche répétées.

En présence de pareils faits, que faut-il penser du point principal de la doctrine des shakers, la continence? Faut-il y croire? Je n'en sais rien, et je veux penser que l'observance de ce précepte n'est pas seulement apparente. Il y a lieu toutefois de remarquer que chaque femme shakeress que nous avons vue (à très-peu d'exceptions près) était laide, et que la secte ne se compose au masculin que de gens âgés, et d'enfants qui deviennent shakers avec leurs pères, sauf à se dégager, à l'âge d'homme, de cette vie pour laquelle ils ne se sentent pas faits. Quant à des shakers d'un âge mûr, on en rencontre quelques-uns à peine.

VIII

L'HUDSON.

C'est le soir que nous arrivons à Troie (Troy en anglais). Si le Xanthe et le Simoïs roulent, au dire des voyageurs, plus de sable que d'eau dans « les champs où fut Troie, » on peut en dire autant de l'Hudson au moment où il baigne la nouvelle ville que les Américains, fidèles à leur habitude, ont affublée de ce nom héroïque. Nous étions sur un petit steamer, en compagnie de plusieurs jeunes gens et misses, Troyens et Troyennes, qui étaient venus flirter sur l'Hudson pendant la journée ; déjà la petite ville apparaissait au milieu des brumes du soir, quand notre bateau s'ensable sottement, et si complétement que le capitaine déclare qu'il va falloir attendre le matin pour le dégager. Les passagers accablent unanimement le malheureux capitaine de malédictions inutiles. Enfin, et par bonheur, une barque passe à quelque distance; nous expliquons aux deux jeunes gens qui la montent que nous sommes condamnés à rester en panne toute la nuit : ils consentent à nous prendre à bord, mais en nous avertissant que, n'ayant pas envie de regagner eux-mêmes quant à présent la rive, ils vont nous déposer sur des trains de bois flottants qui sont à quelque distance. Faute de mieux, il faut bien accepter, et voilà que nous descendons sur des bois flottants, d'où, sautant de poutre en poutre, éreintés, mouillés et mourant de faim, nous finissons par gagner la rive, qu'un pont réunit au bord opposé, où se trouve Troy. Tel est à peu près le seul souvenir qui me soit resté de cette ville, célèbre par ses manufactures.

Albany est la capitale de l'Etat de New-York ; elle est très-joliment située sur l'Hudson, que traversent deux grands ponts dont on a soin de nous indiquer le prix de revient : c'est au prix qu'un Américain juge de la beauté intrinsèque des choses. Les beaux édifices y sont rares : à peine pourrait-on citer le *State-House*, qui rivalise avec le *City-Hall* pour l'emploi peu heureux de styles néo-grecs ou pseudo-gothiques. Toutes les religions, sectes et confessions ont leurs églises, leurs chapelles ou leurs oratoires, suivant le plus ou le moins de ressources qu'il a été possible d'employer à la construction de l'édifice ; et toujours le culte est

indiqué en grosses lettres, en forme d'enseigne, au-dessus de la porte d'entrée. De tous ces temples, pas un qui soit beau, pas un qui présente quelque caractère religieux, et on pense toujours malgré soi, en les regardant, à ces temples de toile peinte et de carton, *defuncta corpora vitâ*, qui forment dans plusieurs opéras le décor obligé de la grande scène du troisième acte. Seule la cathédrale catholique, belle, élancée, d'un seul jet, forme exception : sans doute il y aurait beaucoup de détails à critiquer, mais l'ensemble est imposant. C'est l'œuvre du cardinal Mac-Kloskey, le grand bâtisseur d'églises.

Ce fractionnement infini des sectes qui pratiquent le libre examen est une des choses les plus tristement instructives que l'on puisse étudier en Amérique. Et encore ne peut-on en connaître, pour ainsi dire, que la surface, car il est peu de ces sectes, dit-on, qui ne soient divisées, dans leur sein même, en deux ou trois partis hostiles l'un à l'autre. Pour arriver à accroître le nombre de leurs prosélytes, ce qui, je le crains, doit être pour plusieurs une question de rivalité et de concurrence plutôt que d'évangélisation, l'un des moyens les plus employés consiste dans la publicité des journaux. Le texte du sermon du dimanche, avec le nom du prédicateur, figure aux *petites annonces*, entre les ventes publiques et les demandes d'emploi, et est suivi d'une invitation pressante qui a le tort de trop ressembler aux mots « entrée libre » (*free entrance*) des magasins de nouveautés.

A partir d'Albany, nous faisons route sur un excellent steamer, le *Vibbard*, rapide marcheur s'il en fut. Et pourtant, quelle que soit la vitesse du navire, la descente de l'Hudson, jusqu'à New-York, dure près de onze heures : mais pendant aucune partie du temps on ne regrette la longueur du trajet, tant le panorama est rempli de riants paysages et de sauvage *scenery*.

La première station est Athènes, qui, au mépris de l'histoire ancienne, ne se trouve ainsi distante de Troie que de peu de milles. Bientôt, entouré d'épaisses forêts, et malheureusement aussi couronné de brumes, se dresse le Catskill, haut de près de 3000 pieds : c'est l'excursion favorite des habitants de New-York, qui ne peuvent connaître la Suisse que de réputation.

L'Hudson poursuit son cours au milieu de hautes et très-belles montagnes, abruptes, taillées à pic. Partout un paysage énergique, sauvage, bizarre : je ne saurais le comparer qu'au cours de l'Elbe dans la Suisse saxonne, entre la Bastei et le Königstein.

Nous passons au milieu de jolis villages, de villes importantes, étagées en éventail. Personne ne songe à s'installer à l'intérieur du navire : le paysage est irrésistible et entraîne tout le monde sur le pont.

A West-Point, le cours du fleuve devient plus magnifique, plus imposant encore. C'est là que l'Union a installé sa grande école d'artillerie, et certes elle ne pouvait choisir un plus merveilleux emplacement pour les nombreux forts, bastions, casernes et maisons où elle a placé ses *cadets* et ses canons. West-Point domine la vallée de Tempé, — toujours l'histoire ancienne, — entourée d'un côté par le Storm-King, quartier de montagne gigantesque, que des sapins, à peine visibles au sommet, couvrent comme une chevelure, et le Butter-Hill de l'autre côté.

West-Point est une position très-forte. Ne pouvant s'en rendre maîtres par la lutte ouverte, les Anglais, pendant la guerre de l'indépendance, voulurent l'avoir par trahison. Bénédict Arnold, un brave général américain, ayant été *court-martialled* et puni pour je ne sais quelle négligence dans son gouvernement de Philadelphie, et interné à West-Point, le major anglais André chercha à exploiter son ressentiment et à en faire un traître. Il y réussit, mais leurs projets furent déjoués par un groupe de milice irrégulière qui les surprit ensemble ; leurs papiers les convainquirent, l'un de trahison, l'autre d'espionnage : André fut exécuté, et gagna par cette mort un tombeau dans l'abbaye de Westminster. Quant à Bénédict Arnold, ayant réussi à s'échapper, il devint officier dans l'armée anglaise, aux appointements de 6000 livres sterling. Ce fut une trahison bien payée.

Quelques milles après West-Point nous passons au pied d'une grande curiosité naturelle, les « Cheminées », hauts rochers basaltiques en forme de colonnes, qui sur un long parcours, montant du fleuve au haut de la montagne, produisent un effet aussi imposant que possible. On a bâti au sommet un hôtel qui paraît immense, et qui est un *summer-ressort* très-fréquenté.

Les Américains ne sont pas encore arrivés à mettre au concours l'admission dans leur école d'artillerie, et cela est d'autant plus étonnant que l'examen qui termine les études y est sérieux et difficile. Chaque membre du congrès peut, à son tour, désigner un jeune homme de son district électoral chez lequel il croit avoir reconnu des dispositions pour l'art militaire, et celui-ci est admis après un examen sommaire. Ce droit d'« appointment »

à l'école de West-Point a été vivement critiqué et attaqué, et on a été jusqu'à reprocher à des membres du congrès d'en avoir fait commerce ; il faut reconnaître que ces critiques étaient de toute justesse, au moins quant au principe.

IX

DE PHILADELPHIE A CHICAGO.

On a depuis un an tant parlé de Philadelphie, tant écrit sur l'Exposition, tant critiqué, tant blâmé les *centennial grounds*, que ce serait vouloir s'obstiner à traiter un thème usé et vieilli que d'en parler encore. Philadelphie (ou comme on imprime volontiers en Amérique, par amour de la brièveté, Philada et même Phil'a) était devenue à la mode. Tous les yeux du commerce étaient, au moins autant que ceux des visiteurs, tournés vers Philadelphie, son exposition et le centenaire, et il était résulté de cet engouement momentané ce résultat plaisant que presque tous les produits inventés ou réédités l'année dernière avaient pris, en l'honneur de la célébration du centième anniversaire de la fondation de la république, l'épithète de *centennial*. Cet affublement avait produit les effets les plus ridicules : on ne pouvait sortir, à New-York même, que dans une voiture « centennial » ; le coiffeur qui vous barbouillait la figure d'un savon qualifié de « memorial » et portant sur une de ses faces la date de 1876 et celle de 1776 sur l'autre, ce coiffeur s'intitulait lui-même et très-sérieusement, « coiffeur séculaire ». Les tonneaux d'arrosage de New-York étaient indiqués comme aussi « centennial » que le reste ; et je n'oserais pas affirmer que d'autres véhicules semblables, plus bas placés encore dans la classe des tonneaux d'utilité publique, n'aient revendiqué eux aussi ce titre de noblesse, purement honorifique.

Maintenant qu'il ne reste plus de l'Exposition que l'*Art-Gallery*, conservée à titre de souvenir, et le *Main-Building* maintenu pour remplir à Philadelphie le rôle multiple que joue à Paris le palais de l'Industrie, maintenant que la république de l'Union marche vers son second centenaire, il est permis de regarder de loin cette grande manifestation, et de voir ce qu'elle avait d'imposant et de considérable, au milieu des éléments factices qui la remplis-

saient. Au point de vue de la réussite financière, elle a été une opération ruineuse, et je crois que la succursale des Frères Provençaux a été le seul « exposant » satisfait sous ce rapport ; au point de vue matériel, elle n'a pas été très-remarquable, quoique le plan en ait été intelligemment fait, et que quelques bâtiments fussent vraiment jolis ; comme exposition universelle, elle a eu un grand tort, c'était d'être incomplète.

Mais si l'on tient compte des difficultés que devait rencontrer la première manifestation de ce genre qui se fût jamais produite sur le continent américain, par suite de l'éloignement de la plupart des exposants principaux, des difficultés de communication, et de l'opposition de certains Etats de l'Union, encore peu mûrs pour une action collective, on doit reconnaître qu'il était difficile de faire mieux. Il est parfaitement certain que la décision du congrès qui a choisi comme « ville du centenaire » la capitale de l'Etat de Pennsylvanie n'a pas été de l'avis de tous les Etats, et quelque unis qu'ils soient sur la carte, quelque liés qu'ils soient par la communauté d'intérêt et un égal besoin les uns des autres, Philadelphie a été fort jalousée par les Etats voisins. Chicago a eu une exposition des produits de l'Illinois, qu'elle a également qualifiée de « centennial » ; New-York avait commencé à recueillir des signatures au profit d'une future exposition rivale, d'une contre-exposition : on a eu la sagesse d'y renoncer, par cette raison qu'il n'est jamais bon que les querelles de ménage deviennent publiques. Mais les querelles n'en ont pas moins existé.

Pendant toute l'année dernière, les voyageurs ont vraiment un peu négligé la ville de Philadelphie, pour ne s'occuper que de l'exposition installée à quelques milles plus loin, dans le Fairmount-Park. C'est un tort, car la ville de William Penn, celle qui a été jusqu'en 1800 la capitale de l'Union, mérite une longue et sérieuse visite. Ne nous arrêtons néanmoins à l'*Indépendence-Hall* que pour y voir la salle où fut promulguée le 4 juillet 1776 cette fameuse « déclaration de l'indépendance, » qui est tout-à-fait à l'ordre du jour ; et à la *Custom-House* que pour constater que c'est une contrefaçon du Parthénon, et déplorer les vexations de tout genre dont nos exposants ont été l'objet l'année dernière de la part de la douane. Ce qui frappe au premier abord à Philadelphie, ce sont les maisons de marbre blanc. Comme les carrières sont aux portes de la ville, qu'il n'y a même pas à se déranger pour en prendre, on use du marbre, et on en abuse. Les moindres mai-

sons de la ville drapent leur petite taille dans un revêtement de marbre; les plus grands palais en sont construits; le magnifique collége Girard, fondé pour les orphelins au siècle dernier par un banquier généreux sous cette condition fantaisiste que pas un ministre d'aucune religion ne pourrait en franchir le seuil, est la représentation presque exacte, même pour les proportions, de la Madeleine de Paris : et il est en véritable marbre de Carrare !

La Delaware qui traverse la ville et les nombreuses rues plantées de noyers, de châtaigniers et de pins, contribue au moins autant que la beauté des maisons à lui donner une grande apparence de gaieté. Ces rues ne sont pas toutes désignées par leur ordre numérique; il n'en est ainsi que pour celles qui vont du nord au sud. Quant aux rues qui courent de l'est à l'ouest, beaucoup d'entre elles portent le nom de différentes espèces d'arbres qui les ornent ou dont elles ont été antérieurement plantées. Enfin, et cela trompe fréquemment le touriste novice, les maisons sont numérotées par quartiers (squares), une nouvelle centaine commençant à chaque square, qu'il y ait ou non des maisons dans le quartier précédent.

Avant de quitter Philadelphie, nous voulons en voir un peu les environs. Justement, un prospectus nous est remis, qui recommande d'une façon particulière un petit village à une lieue de la ville, *handsomely fitted up this season for pic-nics and private parties*. Nous nous embarquons sur la Schuylkill pour cette *popular place* : comme excursion, c'est charmant, l'administration de la ville ayant acheté les bords verdoyants de la rivière pour empêcher qu'on ne vînt, comme au Niagara par exemple, en altérer la beauté par l'établissement de fabriques. Comme but d'excursion, c'est nul : il n'y a rien à voir dans ce petit village de *Falls*, ainsi nommé probablement pour faire croire à des chutes qui n'existent pas. La seule curiosité qu'on nous y montre, c'est un grand tonneau, le plus grand du monde, dit l'inscription : *the largest Beer-Cask in the World*. J'ai expliqué au maître d'hôtel qu'il y en avait un beaucoup plus grand au monde, à Heidelberg, mais il m'a répondu péremptoirement que ce n'était pas possible.

Route de Philadelphie à Pittsburg et à Chicago.

Pendant les six premières heures du trajet, jusqu'à Harrisburg,

la route n'est pas très-remarquable; mais, à partir de ce moment, la scène change : nous nous engageons dans la vallée de la Juniata, une gorge des Allheganies immense, excessivement sauvage. Nous nous établissons sur la passerelle du car, pour ne plus la quitter. La voie longe le torrent, entre deux rangées de montagnes couvertes de sapins et qui atteignent des hauteurs vertigineuses. C'est effrayant, mais quand il faut s'élever par degrés jusqu'au passage du col des Allhéganies, alors la voie affecte des hardiesses d'allures insensées; ce sont des circuits comme dans un chemin de montagne, des lacets; nous voyons près de nous un autre chemin de fer qui nous domine : c'est le nôtre, mais avec un lacet de plus. Les courbes au milieu des ravins, sont sur un rayon auquel on n'oserait même pas penser en France. Grâce à la locomotive de renfort qu'on a attelée à notre train, nous montons vite. Au sommet, nous avons sur tout un système de vallées et de montagnes une vue qui passe pour une des plus belles d'Amérique, tout ce que l'on peut imaginer de plus grand, de plus imposant, de plus majestueux. La descente est presque aussi belle que la montée, partout des précipices que nous longeons ou que nous dominons, des torrents dont nous suivons les circuits, ou que nous franchissons sur des ponts de bois. Des ponts de fer seraient infiniment trop policés pour cette nature puissante, il faut que les matériaux soient coupés à l'endroit même où on les place; les forêts ne veulent pas être traversées autrement, ce serait dépoétiser les Allhéganies.

A deux milles de distance, nous apercevons sur la vallée un nuage de fumée, mais si noire, si épaisse, qu'elle doit cacher le soleil en plein midi. Ce nuage c'est Pittsburg, qui souille de son immonde charbon la belle vallée où se réunissent les deux rivières d'Allhégany et de Monogaela dont le confluent produit l'Ohio.

Il y a aux environs de Pittsburg, et presque dans la ville même, d'inépuisables mines de charbon à fleur de terre. Par suite, on peut dire presque sans exagération qu'une maison sur dix est un haut fourneau. Cela produit dans les rues une boue noire, fétide, et dans l'air une atmosphère âcre, nauséabonde, irrespirable. Tout le temps que nous sommes restés à Pittsburg, nous nous sommes demandé comment l'on peut y vivre. Et cependant plus de 80,000 habitants circulent au milieu de cette fumée; une multitude d'enfants, aussi noirs que le reste, la respirent dès leur naissance, et y vivent, et s'y développent, tout en absorbant plus de carbone que

d'oxygène. Chaque maison est recouverte d'une sorte de patine sombre; les églises les plus modernes peuvent, grâce à cette préparation, être prises pour de vieux monuments. C'est affreux, et ce n'est même pas, au point de vue industriel, excessivement curieux, car les fourneaux à minerai sont l'enfance de l'art, et les mines de charbon, étant presque à la surface du sol, sont de simples excavations sans étages. On nous avait dit : « Tout ce qu'il y a de curieux à Pittsburg et à Allhegany (le faubourg, de l'autre côté du fleuve), c'est la fumée. » Notre curiosité a été satisfaite, et au delà.

Anthony Trollope, qui fait de Pittsburg un tableau amusant, assure que c'est, sans exception, ce qu'il a vu de plus noir au monde. Il s'était figuré, jusqu'à ce qu'il vint en Amérique, que rien ne pouvait être plus sale que Swansea, Merthyr-Tydvil et South-Shields en Angleterre. « Eh bien ! dit-il, quelque malpropres que soient ces villes, leur suie, leur graisse, et cette espèce de sombre saleté (*dinginess*) qui les remplit, n'égalent pas celles de Pittsburg. Pour ce qui regarde le paysage, la ville est dans une position remarquable, au pied des montagnes et au confluent des deux rivières. Rien ne peut être plus pittoresque que ce site, car les éperons (*spurs*) des montagnes descendent de tous côtés aux alentours de la ville, et les rivières, larges et rapides, peuvent être vues au loin du faîte de ces hauteurs qu'une courte promenade suffit pour gravir. Même cette bizarre obscurité que produit la fumée est pittoresque, vue d'en haut et de loin. On aperçoit les endroits où sont les églises, et quelques-uns des plus grands monuments peuvent être discernés à travers cette fumée épaisse, noire, immobile. »

Nous quittons Pittsburg par la vallée de l'Ohio, nous dirigeant sur Chicago par le « Pittsburg fort Waine and Chicago rail road. » Le fleuve n'est pas encore très-beau, le paysage n'est pas très-remarquable, et la nuit vient sans que rien n'ait effacé le souvenir des Allhéganies.

Ce qu'il y a de très-amusant pendant toute cette route, ce sont les noms, plus bizarres et plus historiques les uns que les autres, dont les premiers colons du pays ont jugé convenable de baptiser leurs moindres villages, devenus des villes depuis. Ainsi, rien qu'entre Pittsburg et Chicago nous passons successivement par Rochester, Galilée, Palestine, Damas, Strasbourg, Canton, Mas-

sillon (!), Delphes, Lafayette, Lima, Arcole, Bourbon, Plymouth, Valparaiso, Liverpool, etc.

Avant d'arriver à Chicago, la scène change. Nous traversons des prairies marécageuses, inhabitables, entrecoupées de petits lacs endormis. Plus loin, le désert d'herbe commence. Ce sont les premiers confins de la grande prairie, la prairie de Cooper, la prairie d'Inez et de Middleton, la prairie qui s'en va et qui bientôt n'existera pas plus que n'existeront les sauvages pour lesquels elle était faite et qui étaient faits pour elle. Tout cela s'en va. Quand un chemin de fer a commencé à étendre son inexorable ruban dans la prairie, les *buffalos* n'y trouvent plus leur solitude, ils ont peur de cet engin qui a presque le même beuglement qu'eux, et ils s'en vont. Les sauvages n'ayant plus leurs bisons à chasser, les suivent et s'en vont aussi, ou si mieux ils aiment prendre le sentier de guerre, alors on les extermine, seul moyen de civilisation dans lequel les Yankees aient encore réussi à leur endroit.

Il y a sur l'exergue d'une des espèces nombreuses de *green-backs* des États-Unis, une vignette qui est très-vraie. Elle représente un sauvage assis sur un tronc d'arbre de sa forêt, et regardant d'un œil à la fois effaré et courroucé la locomotive qui traverse la prairie, sa prairie à lui, en laissant derrière elle son panache de fumée. Cette machine a-t-elle l'air assez méprisant, assez insultant pour celui qu'elle dépossède sans sa volonté, et uniquement par le droit du plus fort ?

Je sais bien qu'on voit dans quelque coin de la carte, sur un petit territoire taillé à même la prairie, ces mots : « Territoire réservé (*reservation*) aux Pawnees, Sioux, etc. » Mais cette aumône n'a pas été de leur goût; ils ont manqué d'air, et cela se comprend.

Du reste, ils pourraient revenir dans leur prairie qu'ils ne la retrouveraient plus. N'était-ce pas une prairie, il y a trente-cinq ans, que l'endroit où s'étend maintenant Chicago? — Chez nous, on établit le chemin de fer entre des villes déjà vieilles, qui le réclament : ici, on pose les rails, les maisons viennent après, s'établissent de chaque côté, se groupent, se bâtissent par compagnies : on en envoie même toutes faites de Chicago. C'est ainsi que se font les villes, puis, comme à Denver, on y installe un tribunal de Lynch, en attendant que la justice des États-Unis, qui ne vaut guère mieux, s'y soit implantée.

X

CHICAGO.

10 septembre.

Nous sommes depuis une semaine à Chicago, la ville célèbre dans le monde entier pour son incroyable développement, ses incendies, et son commerce de porcs, de bois et de grains.

Il y a quarante-cinq ans, la métropole de l'Ouest était le petit village indien dont elle porte encore le nom, et qui comptait vingt-quatre maisons (*Chicago*, en siouk, est le nom d'un animal à forte odeur et à épaisse fourrure, qu'on appelle en français *skunk*). Maintenant c'est une ville magnifique, posée en dominatrice à l'extrémité sud-ouest de cet immense lac Michigan que sillonnent des milliers de bateaux marchands, entrepôt des bois et des fourrures du Nord, des grains de tous les États environnants, trait d'union du commerce de l'Ouest et de l'Est, de San-Francisco et de New-York, du Pacifique et de l'Atlantique, de l'Asie et de l'Europe. Elle s'est élevée, d'un bond pour ainsi dire, du petit village à la ville de plus de 500,000 âmes, et est par sa position la vraie capitale des États-Unis. On n'a pas d'autre exemple au monde d'un si prodigieux accroissement.

Aussi, faut-il reconnaître que Chicago est, comme ville, ce qu'il y a de plus curieux dans l'Amérique du Nord. Je n'y ai pas, cependant, entièrement rencontré le genre de curiosité et d'intérêt que j'allais y chercher. Je me figurais que la capitale de l'Illinois, qui n'a pas encore deux fois mon âge, n'était qu'un immense et colossal *settlement*, où grouillait le plus composite pêle-mêle de Yankees, de nègres, de bushmen, et d'Indiens alliés. Or, ce n'est rien de cela; tout s'achève si vite dans ce pays, que Chicago est pour ainsi dire née vieille, comme Bouddha est né, disent les Vedas, avec une barbe blanche. On n'y voit absolument aucun Indien, et la blouse des bushmen ne s'y montre pas. Si l'on veut connaître ce fouillis non encore classé, non encore digéré, d'hommes civilisés, d'hommes qui fuient la civilisation, et d'hommes qui ne la connaissent pas encore, il faut passer Omaha, il faut aller jusqu'à Denver, ville fondée en une oasis de la prairie, sous la protection des montagnes

Rocheuses, dans un endroit où, il y a huit ans, ne s'élevait pas une maison. Mais que dis-je? Denver elle-même est une grande ville maintenant, elle compte beaucoup de grands hôtels et de restaurants, elle a des églises, des écoles, le gaz, une distribution d'eau avec des *water-works* très-perfectionnés, et même des lignes de tramways; et un rédacteur du *New-York Herald* écrivait il y a quelque temps, avec un sérieux un peu comique : « Denver et Paris sont les deux villes dont je suis tombé amoureux (*with which I fell in love*) à première vue. » Voilà ce que, en huit ans, devient la prairie déserte!

Aussi est-il difficile de préciser le nombre d'habitants de Chicago. Ce chiffre dépassait 500,000 quand nous avons visité la ville, mais il y a déjà près d'un an de cela, et les choses vont vite en ce pays : la population ayant, ces dernières années, augmenté en moyenne de 35,000 par an (près de 100 par jour!), elle doit être maintenant de 550,000 environ (1). Il est aisé de se figurer combien cette multitude doit être diverse, bigarrée, remuante, et quel pandœmonium en résulte; mais ce grand théâtre a ceci de particulier, que les innombrables acteurs qui viennent y dépenser leur activité, leurs forces, leur vie, jouent pour eux-mêmes et non pour les autres. Ils ne se disent pas, comme Arnaud d'Andilly, « n'avons-nous pas l'éternité pour nous reposer? » car les choses futures ne les touchent guère, et le seul dieu que visent leurs aspirations est le dieu Dollar; mais rien ne peut les arrêter dans leur ardeur au travail, ni l'âge, ni les infirmités, ni même une fortune déjà acquise. Cela doit être dans le sang ou dans l'air qu'on respire : il y a deux ans, deux jeunes Européens, de famille noble, et possesseurs d'une grande fortune, sont venus s'établir ici; leur oisiveté leur a vite pesé au milieu de cette population qui tout autour d'eux se ruait aux affaires : un an après, répudiant le rôle de frelons au milieu de la ruche, ils étaient banquiers.

S'il y a, dans ce monde d'affaires, beaucoup de spéculateurs véreux et d'hommes à la moralité chancelante, la place commerciale de Chicago compte aussi, il faut le dire hautement, un certain nombre de noms justement honorés et estimés, des hommes

(1) Dès 1835, l'évêque de Chicago, Mgr Anthony Duggan, écrivait à la supérieure du couvent de Saint-Charles, de l'ordre du Sacré-Cœur : « Le moment est favorable. Si vous venez cet été (fonder une maison d'éducation), vous aurez maison pleine en septembre, car *les affaires vont vite en ce pays.* » (*Histoire de Mme Barat,* par M. l'abbé Baunard, t. II, p. 496.)

pour lesquels tous les moyens ne sont pas bons pour arriver à la fortune. Nous avons été assez heureux pour être recommandés à l'un de ces derniers, M. C..., l'un des plus forts représentants de l'immense commerce de bois de la ville. Il s'est mis à notre disposition, avec une complaisance que rien n'a rebuté. Il est du reste fier de sa ville, de cette ville où il demeure depuis trente ans, qu'il a vu naître, s'élever, grandir. Il sait l'âge des plus vieux monuments, l'histoire de chaque quartier et de chaque rue; il a été le témoin de tous les incendies de la ville, et il en raconte avec complaisance les péripéties, pendant que nous passons au milieu des magnifiques maisons qui se sont construites sur l'aire ravagée par le feu. La veille, il ne nous connaissait pas de nom, il ignorait notre existence; une simple lettre d'un autre Français qu'il avait reçu il y a quatre ans, a suffi pour qu'il nous ouvrît les bras et nous priât de considérer sa demeure comme nôtre.

Son comptoir est situé dans le quartier des affaires, au centre d'immenses chantiers, où sont empilées des pièces de bois de tout échantillon. Le quartier est sale, boueux, malsain; les rues sont pavées de bois (1), mais ce pavage, usé par les lourdes voitures qui passent et repassent incessamment, présente des solutions de continuité où croupissent des flaques d'eau fétide.

Quand il a passé sa journée dans ce milieu, combien doit lui paraître gai et agréable son cottage d'Indiana-avenue, situé dans un quartier bien sain, bien aéré, assez près du lac Michigan pour que les brises arrivent jusqu'à lui, assez loin pour que les gros vents d'hiver ne viennent pas troubler le calme de la maison endormie au sein de beaux arbres. Rien de joli comme ces avenues immenses, qui s'étendent à perte de vue dans toutes les directions, et sur lesquelles viennent s'aligner les cottages, toujours isolés les uns des autres par un petit passage, pour éviter les procès de mitoyenneté. A mesure que la ville s'accroît, les avenues s'étendent, d'autres se soudent aux précédentes, à angle droit, bien entendu, puisque Chicago n'est rien autre chose qu'un damier sans limites fixes, et auquel on ajoute de nouvelles cases tous les ans. Les cottages sont le plus souvent composés simplement d'un sous-sol, d'un rez-de-chaussée très-élevé, et d'un premier étage, avec un toit à l'italienne. La

(1) C'est cette sorte de pavage qui, lors des divers incendies de la ville, a tan aidé à la propagation du feu.

maison n'a jamais « pignon sur rue, » mais s'ouvre sur un petit jardin, diminutif de cour d'honneur, dans lequel on descend par un perron de quelques marches. L'intérieur du cottage de M. C... est joliment meublé, mais sans art, sans beaucoup de goût même. Des cadres dorés sont suspendus aux murs du salon; je m'approche : hélas! ce sont des *imitations* de peintures à l'huile. Dans un coin, le piano carré de Steinway, le célèbre facteur chicagois : on sait que les Américains aiment beaucoup cette forme de piano, maintenant complétement abandonnée en France. Ce salon, comme la salle à manger, comme les chambres, est éclairé au gaz ; c'est à peine s'il y a sur la cheminée des bougies, qu'on n'allume pas. Le gaz en Amérique est pour ainsi dire l'unique mode d'éclairage; il est dans toutes les rues, à chaque maison et à chaque étage, comme l'eau, qui est distribuée partout avec une munificence et à un bas prix qu'on ne connaît pas encore en France.

Home, sweet home ! dit une chanson que j'ai trouvée, au milieu de cahiers de musique épars sur le piano de Mme C... Il fait si bon de rencontrer, à 6,000 kilomètres de chez soi, une maison où l'on est accueilli en ami, que j'avais pris plaisir à me figurer que chacun à Chicago avait, comme nos excellents hôtes, un *home* pour former le centre heureux de son existence. Il m'a fallu me détromper et reconnaître que la douce intimité du foyer domestique ne sourit guère à beaucoup de ces rudes et mâles travailleurs, pour qui la vie n'est qu'une lutte, ou mieux qu'une campagne. Beaucoup de familles trouvent qu'il est bien plus économique, et surtout plus facile, de s'installer dans un des vastes hôtels dont je vais parler tout à l'heure, que d'avoir une maison à soi. De cette manière, pas de mobilier à acheter, pas de domestiques à surveiller; et si l'on veut changer de ville, il n'y a qu'à se présenter au bureau de l'hôtel, payer sa note, et partir. Mais aussi pas d'amour du foyer, pas de vertus de famille, pas d'union ni d'intimité; une société mélangée et toujours renouvelée, chose d'autant plus dangereuse pour la femme qu'elle a tout le temps, n'ayant pas son ménage à surveiller, de se livrer à sa malsaine attraction. Et pour les enfants, quelle absence de direction, d'éducation, d'autorité paternelle ! Et pour les vieillards qui ont pu s'accommoder pendant toute leur vie de cet état de choses, quelle sécheresse dans les souvenirs, quand, si loin qu'ils s'étendent, ils ne trouvent comme théâtre de leur existence que les murs mercenaires d'un hôtel meublé !

Les hôtels, voilà les plus curieux monuments d'Amérique : je l'ai déjà dit, mais cette remarque est plus vraie à Chicago que partout ailleurs. *Pacific-house, Tremont-house* et surtout *Palmer-house* où nous sommes descendus, sont de véritables palais. Il y a à Palmer-house le salon Egyptien, le salon de la Renaissance et une multitude d'autres. La richesse de ce luxe banal, de ce luxe qui attend son locataire de demain et qui hier appartenait à un autre, est agaçante : et cependant je connais, pour les avoir visités, plusieurs palais qui ne répudieraient pas de pareils salons. Il n'est pas, dans ces hôtels, une chambre qui ne soit pourvue de son bec de gaz, d'un robinet d'eau froide et d'un autre d'eau chaude, même aux étages supérieurs. Au reste, si l'eau froide et l'eau chaude sont d'une grande commodité, je préfère de beaucoup au gaz notre modeste bougie, que l'on ne trouve nulle part.

Une seule chose, il faut bien l'avouer, n'est pas dans ces hôtels splendides à l'unisson du reste : c'est la cuisine. J'ai commencé par rendre un hommage sincère à ce que Palmer-house et tout ses rivaux renferment de beautés pour me mettre à l'aise et parler avec moins d'amertume des mauvais repas qui nous ont été servis. Brillat-Savarin raconte cependant, dans sa *Physiologie du goût*, qu'il a pris à New-York un des meilleurs repas de sa vie ; eh bien, la main sur l'estomac, la cuisine américaine est tombée depuis le temps de l'émigration française dans un état de décadence lamentable. Un chanoine de la cathédrale de Chicago nous disait : « Comment voulez-vous que ces gens d'affaires prennent le temps de s'occuper de choses religieuses? Ils ne prennent même pas le temps de manger. » Avec le mouvement croissant des affaires on s'est mis, pour ainsi dire, à dîner à la vapeur, et bientôt les plats ont été préparés avec un soin proportionné à l'attention qu'on leur accordait. La quantité a remplacé la qualité : vous pouvez prendre cinquante *dishes* ou en demander trois, ce que vous payez par jour *for board and lodging* n'en sera pas augmenté ; il est vrai que dans les deux cas le *waiter* ne vous donnera jamais qu'une seule assiette, tous les plats, quelle que soit leur origine, étant prédestinés à être mangés pêle-mêle. «Un humoriste américain, écrivant dernièrement sur ce genre de service, le définissait ainsi : *the small dishes nuisance*, ce que je traduirais librement en langue vulgaire par cette expression : « la *scie* des petits plats. » Joignez à cela l'obligation de se résigner le plus

souvent à alterner pour toute boisson l'eau glacée avec le café au lait chaud ou le thé, ce qui revient au même (les vins, même nationaux, ne se vendent qu'à des prix de haute fantaisie inaccessibles à la bourse du vulgaire), et vous vous expliquerez facilement pourquoi la dyspepsie est devenue en Amérique une maladie nationale, et pourquoi aussi nos Français, habitués à un tout autre régime, éprouvent par delà l'Atlantique un sentiment analogue à celui des Israélites dans le désert, lorsqu'ils regrettaient si fort les plantureux oignons d'Egypte (1). »

Ces hôtels ont tous été dévorés par l'incendie, soit en 1871, soit en 1874, et ils sont toujours sortis de leurs cendres plus grandioses qu'auparavant. L'un d'eux, Tremont-house, porte la date de ses deux ou trois destructions sculptée sur un des piliers du vestibule, et sur un pilier voisin celle des reconstructions. Palmer-house n'a échappé au feu que parce qu'à ce moment on commençait à le bâtir et que les fondements sortaient à peine de terre. Ce fut une nuit tristement mémorable que celle du 8 octobre 1871, et les habitants en parlent encore avec terreur, comme si cette effrayante calamité était toute récente. En 22 heures, une ville de plus de 300,000 habitants fut pour ainsi dire supprimée de la surface du monde. Quand on regarde sur le plan de Chicago les limites de l'incendie, on est épouvanté : ce n'était pas l'embrasement d'un quartier, mais d'une ville. — Et pourtant l'énergie de la population ne fut pas abattue : elle avait bâti la ville, elle la reconstruisit ; un arrêté intervint qui défendait à l'avenir les maisons en bois, et quelques mois après une nouvelle cité, en tous points plus grande et plus belle, sortait des ruines.

Toutes les quinze ou vingt maisons, une fois en moyenne dans chaque *block*, on rencontre un espace non encore réédifié, dont les ruines attestent que le fléau a passé par là. Mais ce ne sont là que des exceptions, et partout les constructions nouvelles sont remarquables, de sorte que l'on peut dire que l'incendie, s'il a en réalité ruiné un nombre immense d'individus, a fait la fortune de la ville. Je me souviens avoir vu en Belgique, à Courtrai, un grand pâté de maisons complétement détruit par l'explosion d'un bateau chargé de poudre : on appelle cela *la Ruine*, et depuis bien des années, cinquante ans, je crois, nul n'a même pensé à

(1) *Le Temps*, 18 octobre 1876.

la reconstruction de cette ruine. A Chicago, six semaines après le feu, il y avait cinq mille maisons à demi achevées !

Ces ruines, que l'on aperçoit de place en place, ajoutent encore à l'envie que l'on a malgré soi de prendre pour une vieille cité cette ville de Chicago, née d'hier. On voit, dans Wabash-avenue, une église qui n'a pas été reconstruite, et qui, avec ses ogives calcinées, son toit effondré, paraît être tombée de vieillesse. Il n'y a cependant que cinq ans qu'elle est ainsi, et que l'herbe et les plantes grimpantes ont envahi l'intérieur; mais on dirait un abandon qui date d'un siècle, et je suis sûr qu'elle était bien moins belle avant le feu que maintenant.

Il est temps d'indiquer en détail ce que nous avons vu de plus intéressant à Chicago. Quel est d'abord ce grand bâtiment sur les bords du lac ? C'est là que sont les *water-works,* les puissantes machines qui fournissent l'eau à la ville. Au moyen d'un conduit qui les va chercher très-loin dans le lac, à une petite île factice qu'on aperçoit à mi-distance de l'horizon, les eaux arrivent à ville aussi pures qu'elles le seraient peu si on les captait dans le voisinage. L'eau est ensuite refoulée au haut d'une colonne fort élevée, de façon que le niveau puisse s'établir dans toutes les maisons et à tous les étages.

Près de là est le *Park* que la ville crée à grands frais à même les bords incultes du lac. Ce parc est très-joliment situé, et les arbres les plus variés y viennent à merveille. Les villes des Etats-Unis mettent du reste une curieuse émulation à se former un parc dans le voisinage de chacune d'elles, à l'imitation du *central park* de New-York et tout aussi peu central que ce dernier.

Nous visitons ensuite les deux beaux tunnels qui passent sous la *Chicago-river*, réunissant ainsi deux quartiers de la ville. Ces deux souterrains, imitation de celui de Brunnel à Londres, étaient nécessaires pour empêcher que la circulation des passants et des voitures ne fût trop longtemps retardée par les steamers et les voiliers qui exigent l'ouverture incessante des ponts-levis de la rivière. Cette rivière est elle-même une conquête des Chicagois : au commencement des siècles ce n'était qu'un petit cours d'eau marécageux et malsain (*Chikajo-river*, rivière puante, autre étymologie du nom de la ville), quand, en 1827, le congrès passa avec l'Etat d'Illinois un acte permettant à celui-ci de creuser et de canaliser le cours de la rivière, et lui accordant, sur toute la longueur des travaux, cinq milles de terres en propriété : Chicago

était fondée ; en creusant le lit, en l'élargissant, on a fait du petit cours d'eau un véritable fleuve, composé, à son entrée dans la ville, de deux branches distinctes entre lesquelles est bâti un quartier entier ; les deux autres quartiers de la ville sont séparés par la même rivière, après qu'elle s'est réunie en un seul bras.

Si les quartiers neufs ou reconstruits étonnent par la beauté de leurs édifices, j'ai déjà eu l'occasion de remarquer que les faubourgs, où demeurent les ouvriers et où sont situés les entrepôts, étaient d'une saleté repoussante. Rien que des masures de bois perdues au milieu de mares de boues que les voitures n'arrivent le plus souvent à franchir qu'en empruntant les rails des tramways. C'est cependant dans ces quartiers déshérités qu'il faut aller voir les *Packing-Houses*, les *Elevators*, et, au dehors de la ville, les *Stock-Yards* ou *Cattle-Yards*.

Les établissements utilitaires qu'on appelle « Pork packing houses » sont des usines-abattoirs-saloirs qu'il faut visiter, si l'on veut juger de la précision presque merveilleuse à laquelle on est arrivé dans l'art peu attrayant, mais nécessaire, de « pack » un porc. On prépare dans chacune de ces maisons, à la bonne saison, de *six mille* à *douze mille* porcs par jour. Sitôt qu'ils sont entrés, encore crottés jusqu'à l'échine par le voyage, ils sont reçus par une pompe, marchant comme tout le reste à la vapeur, et lavés à grande eau, puis amenés sur une plate-forme, ils sont tués mécaniquement et méthodiquement par un pieu de fer qui fait, en tombant sur la partie postérieure de leur tête, l'effet de la *spada* du toréador sur la tête du taureau. Ils sont ensuite saignés, puis dépecés, puis vidés, puis relavés, puis découpés, puis soumis à une certaine cuisson et salés, ou fumés dans d'énormes cheminées où l'on peut préparer jusqu'à mille livres de jambon par jour. Et comme tout cela ne prend pas énormément plus de temps à faire, grâce à la vapeur, que j'en mets à l'écrire, il arrive que l'animal vivant hier matin partira ce soir, cuit et empaqueté, *packed*, pour une destination inconnue, sans avoir eu dans son ignorance des choses, le temps de s'expliquer cette transmigration. — Le nom de *Porcopolis*, depuis longtemps donné à Chicago et à Cincinnati, est bien mérité, car c'est un spectacle curieux que ces armées de porcs qui, pendant certains mois, suivent sans interruption la route de l'abattoir. Mais que de millions de dollars les sales bêtes représentent-elles pour l'Illinois, le Wisconsin et l'Iowa !

Autre curiosité de Chicago : les *elevators*. Étant donnée une série de wagons à décharger, dont le contenu doive être transvasé dans une série de bateaux qui le transporteront par les lacs ou par les rivières, ou réciproquement une flottille de bateaux marchands, dont la cargaison doive être transbordée dans un certain nombre de wagons de marchandises, quelle est la machine qui accomplira le mieux, en moins de temps et à meilleur marché, ce travail? C'est l'*elevator*. Il ne s'agit, bien entendu, que du déchargement des grains; mais les grains forment, à Chicago, une branche de commerce excessivement considérable, puisque en 1873 on a reçu de cette ville 2,640,000 tonnes de grains et de farines. Les *elevators* sont des bâtiments à trois étages, situés, naturellement, au bord de la rivière ou de canaux. Des tronçons de chemins de fer amènent dans le bâtiment même les wagons chargés de grains : un des côtés de ces wagons est mobile et laisse le contenu s'échapper en un récipient d'où il est emporté ensuite, comme le grain dans un moulin ordinaire, dans de petites pochettes qui le montent au premier étage. Une des choses les plus curieuses est le râteau à vapeur qui balaie en un clin d'œil les derniers restes du chargement. Au premier étage, le grain est reçu dans de nouveaux récipients auto-mesureurs, et qui, si la mesure est reconnue exacte, le laissent immédiatement retomber dans le bateau qui est à quai à côté de l'*elevator*. De la sorte, le contenu des wagons est déchargé, mesuré et rechargé dans les bateaux, à la vapeur, avec une rapidité vraiment prodigieuse. J'ai demandé à l'ouvrier qui nous faisait visiter l'établissement, quel *travail* son bâtiment pouvait fournir en un jour : « Trois cent quarante *cars* (wagons), » m'a-t-il répondu; ce qui veut dire que son *elevator* peut, en un jour, décharger, peser et recharger au bateau la cargaison de 340 wagons. « Mais, m'a-t-il ajouté, nous avons à côté d'ici le *great national elevator* qui peut décharger jusqu'à quatre cent quarante *cars* par jour. — Et combien cela fait-il de grain introduit dans le bateau? — Environ cent mille boisseaux en 10 heures. C'est effrayant, mais il faut qu'il en soit ainsi, avec la dévorante activité du commerce de la ville.

Quant aux *Stock-Yards*, voici quel en est le système. Un simple exposé prouvera combien ils sont préférables à notre marché de Poissy, que nous considérons généralement comme le dernier mot du marché aux bestiaux. Un grand établissement construit et aménagé avec toutes les règles de l'art de l'éleveur, ayant au

milieu son administration centrale, et tout autour ses divers quartiers appropriés aux diverses sortes d'animaux, est relié avec toutes les lignes de chemin de fer (quatorze) qui aboutissent à Chicago. Il a de même son administration centrale télégraphique, communiquant avec tout le réseau, son bureau de poste, son hôtel, sa bourse, etc. Quand un éleveur, ou tout autre, a des bestiaux à vendre, il n'a même pas à venir à Chicago : il télégraphie aux *Stock-Yards*, un agent se charge de ses animaux ; arrivés à Chicago, ils trouvent leur place et leur mangeoire garnie. Ils restent là le temps qu'il plaît à leur maître, moyennant une rétribution peu considérable : et si dans le délai fixé on n'a pas trouvé à les vendre, alors ils sont réexpédiés à leur propriétaire, sans nouvel avis. Le bétail arrive dans ce parc des plus lointains États.

Nous avons été assez heureux pour être aidés pendant une partie de notre visite aux curiosités de Chicago, des conseils ou de la présence d'un Français, aussi complaisant qu'intelligent et distingué, et qui depuis dix ans y demeure. Il occupe à chasser les loisirs assez nombreux que lui laisse sa profession, et peut-être, si nous en avions eu le temps et si ce projet eût été réalisable, nous aurait-il servi de guide dans une partie de chasse au gros gibier : mais il n'y avait pas à y penser, car les bisons et les antilopes ne se trouvent plus guère qu'aux environs des Montagnes Rocheuses, et l'éloignement non moins que les dispositions hostiles des Indiens devaient nous y faire renoncer. — A défaut de pouvoir chasser avec lui, rien n'était plus intéressant que d'entendre notre interlocuteur nous faire le récit de ses chasses, et en particulier de celles qu'il a faites, il y a quelques années, avec le général Sheridan, qui alors résidait à Chicago. Voici comment s'organisaient ces expéditions. Ils louaient ensemble à une compagnie de chemins de fer un *pullman-car* et une locomotive, plus un fourgon à bagages et quelques rails de chemins de fer avec leurs traverses. Leur petit train ainsi formé, ils mettaient dans le fourgon les rails et leurs accessoires, puis partaient à toute vapeur, après s'être assurés que la voie était libre, dans la direction d'un fort quelconque. Arrivés le plus près possible de ce fort, ils s'arrêtaient, déplaçaient légèrement quelques rails de la voie, chose qui n'est pas fort difficile dans un pays où les traverses ne sont presque que posées sur le sol sans être recouvertes de ballast. Ils posaient alors les rails par eux apportés à la suite de ceux qu'ils venaient de déplacer, et leur voie de garage improvisée

étant achevée, y engageaient leur petit train, moins la locomotive qui avait été détachée au préalable. On replaçait, au plus vite, les rails déplacés, et le *pullman-car* et le fourgon restaien en camp volant sur leur voie provisoire pendant que la locomotive retournait à Chicago. Les chasseurs se rendaient alors au fort, y prenaient des chevaux, et se mettaient en quête de bisons. Une fois qu'une troupe de ces magnifiques bêtes avait été signalée, on la chargeait, et passant au galop à travers les bisons qui se dispersaient, on en tuait le plus grand nombre possible à coups de revolvers de très-fort calibre. Quand il ne restait plus sur la place que des tués et des blessés, alors on achevait ces derniers, on enlevait les peaux et on revenait, soit au campement improvisé, soit au fort. Après quelques jours de cette chasse, le fourgon étant bien rempli de fourrures, on faisait un signal au premier train qui passait, et après avoir mis à la queue de ce train le wagon et le fourgon, engagés de nouveau sur la voie par le moyen que l'on avait employé pour la leur faire quitter, les chasseurs revenaient à Chicago ainsi. — « La chasse au bison faite dans ces conditions, ajoutait notre narrateur, n'est dangereuse qu'à un moment, c'est quand l'animal blessé se retourne contre le chasseur, et surtout contre son cheval. Ce dernier ne peut souvent lui échapper qu'à l'aide d'un ou deux bonds violents, qui désarçonnent celui qui n'est pas bon cavalier ; et quand le chasseur démonté est aux prises avec une bison blessé, ordinairement c'en est fait du chasseur. »

Nous avions été invités à chasser aux environs de Chicago la « poule de prairie » (*prairie chicken*), sorte de gros oiseau qui a à peu près le plumage de la perdrix grise, et deux ou trois fois sa taille ; nous avons vite compris quil fallait renoncer également à cette chasse infiniment plus modeste. Par suite en effet de ce que tout le monde peut chasser aux États-Unis, où l'on ne connaît, par principe de liberté, ni permis de chasse, ni propriété gardée; par suite aussi de la grande humidité de cette année, qui a empêché la plupart des couvées d'éclore, enfin par cette troisième raison que les poules de prairie, comme les chiens de prairie, — et comme les sauvages, — fuient la civilisation, il y a si peu de gibier autour de Chicago que le rechercher est peine à peu près inutile.

La seule chasse, d'un genre plus modeste encore, qui offre quelques chances de succès aux environs, c'est la chasse au marais. Nous prîmes un jour le chemin de fer jusqu'à Tolleston, station à

une heure et demie de Chicago, d'où un *wagon*, c'est-à-dire une charrette non suspendue, nous conduisit, à quelques milles de là, au milieu des bois sauvages et marécageux dont la tranquillité n'était troublée que par le cri peu harmonieux du geai bleu, jusqu'à une auberge borgne située au milieu des marais, très-près du cours d'une rivière dont je n'ai pu retenir le nom. Nous révêtons des vêtements entièrement gris (le noir donnant l'éveil aux canards), avec de grandes bottes en caoutchouc, et nous voilà partis, chacun dans une petite barque, suivant silencieusement le cours de la rivière au milieu de roseaux qui avaient deux ou trois fois la hauteur d'un homme.

La chasse fut assez heureuse, et quand les sept chasseurs qui étaient partis le matin de l'auberge s'y retrouvèrent le soir, ils rapportaient une respectable quantité de canards, de pluviers, de bécassines et de râles; un seul avait été malheureux : dès le début de la partie, sa barque avait chaviré, il était tombé à la rivière, profonde de plus de trois mètres à cet endroit, mais s'en était tiré en nageant. Quant à son fusil, qui n'avait pas la même aptitude pour la natation, il était tombé dans la vase, d'où on ne l'avait retiré qu'avec beaucoup de peine. Pour moi, qui m'étais attardé dans le marais jusqu'à la nuit tombante, heure de la plus nombreuse *passée* des canards, il me fallut encore traverser pour revenir à l'auberge un grand marais, dans lequel je me suis plusieurs fois embourbé jusqu'à mi-corps, et je n'aurais jamais pu m'en tirer sans les éclairs d'un orage qui montait à l'horizon, et éclairait d'une lueur blafarde cette riche et étonnante végétation.

XI

LES SAVANES DE L'ILLINOIS. — SAINT-LOUIS.

12 septembre.

Il faut aller de Chicago à Saint-Louis pour comprendre ce que c'est que la prairie, ce que sont les savanes, monotone immensité que rien n'arrête, qu'aucun pli de terrain ne contrarie, qu'aucun arbre ne borne. Recouvertes à une époque géologique antérieure par les eaux du lac Michigan, les savanes qui n'ont pas encore été transformées en champs ont une surface uniforme et paisible

comme celle d'un lac. C'est toujours la prairie, mais une prairie cultivée, ou à peu près, et notre train longe plus de champs de maïs que de landes et de plaines incultes. Rien de plus triste à l'œil, du reste, que ces plaines immenses comme la mer, basses, grises, atones, où surnagent à peine les misérables cases qui se cachent dans le coin des champs rectangulaires. « Bientôt les prairies n'existeront plus que dans les romans de Cooper ; l'inflexible charrue les aura transformées en sillons. Les Américains ont hâte de jouir, et s'emparent avec avidité de cette terre fertile. Les campagnes, rigoureusement cadastrées, sont divisées en *townships* de six milles de côté, et subdivisées en milles carrés partagés en quatre parties. Ces quadrilatères sont parfaitement orientés, et chacune de leurs faces regarde l'un des quatre points cardinaux. Les acquéreurs de carrés grands ou petits ne se permettent jamais de dévier de la ligne droite ; vrais géomètres, ils construisent leurs chemins, élèvent leurs cabanes, creusent leurs viviers, sèment leurs navets dans le sens du méridien ou de l'équateur (1). » Il est certain qu'au point de vue pittoresque rien n'est moins curieux ; mais c'est à ces champs géométriques que l'Illinois doit sa richesse, et ce sont ces plaines de maïs qui donneront après la moisson tant d'occupation aux *elevators* de Chicago et de Saint-Louis.

En arrivant dans le Missouri, le paysage change ; nous entrons dans une vallée boisée ; nous commençons à voir, ce que nous rencontrerons plusieurs fois ensuite, les mines de charbon qui s'ouvrent de plain pied sur la voie ferrée. Notre locomotive s'y arrête, renouvelle sa provision de charbon, et repart, exactement comme le voyageur affamé qui passe au buffet de la gare pour réparer ses forces épuisées.

13 septembre.

« Pourquoi vous arrêter à Saint-Louis ? » nous avait répété à Chicago M. C..., « vous n'avez rien à y voir. » D'autres Chicagois nous avaient dit à peu près la même chose. Or, rien n'est moins vrai, et Saint-Louis est, à tous les points de vue, la rivale de Chicago : la première a son fleuve, la seconde son lac ; la première est le trait d'union de l'Atlantique et du Pacifique, la seconde,

(1) Elisée Reclus, *La Terre*, t. I, p. 117.

quand les bouches du Mississipi seront entièrement ouvertes, sera l'entrepôt du transit du golfe du Mexique avec le nord de l'Union, sauf à conduire même les produits du sud jusqu'à San-Francisco, quand une ligne immense de chemin de fer réunira les deux villes à travers l'Utah, ce qui ne tardera peut-être guère. Mais en attendant les deux sœurs ennemies cherchent à se décrier réciproquement, et, au lieu de vivre dans une neutralité d'autant plus aisée à comprendre que le commerce de chacun de ces deux grands centres s'adresse à des pays différents, elles se querellent dans les journaux et dans les livres, en toute occasion et à propos de tout, passé, présent et avenir. Et si toutes deux ont tort dans leurs attaques, chacune a raison de s'exalter elle-même, car l'une et l'autre présentent à un degré presque égal un prodigieux exemple de vitalité et de puissance.

Saint-Louis est d'origine française. Elle fut fondée en 1762 par La Clède pour l'exploitation des fourrures; quarante ans après, elle ne comptait encore que 1,200 habitants, et, il faut l'avouer, son essor ne commence que de l'époque où le premier consul la cède aux Etats-Unis, avec toutes nos possessions du sud, moyennant une indemnité dérisoire. Mais nos compatriotes eurent, pour créer la future grande ville, à passer par de telles épreuves, et les événements qui ont précédé la fondation des établissements européens en Amérique sont en général si peu connus, qu'il n'est pas inutile de s'y arrêter un moment.

A l'époque où le sieur La Clède fonda Saint-Louis, il est probable que Louis XV avait déjà signé le honteux traité de Paris qui devait nous faire perdre misérablement nos plus belles colonies; mais ce traité ne fut connu qu'en 1763, l'année suivante, et pendant un an la ville naissante fut un anneau de cette chaîne non interrompue de possessions françaises qui s'étendait du Canada au golfe du Mexique par la riche vallée du Mississipi. Quand ce traité eut donné à la Grande-Bretage les deux Canadas, les immenses territoires des lacs septentrionaux, l'Illinois, le Kentucky, le Tennessee, le Mississipi et la Louisiane (qui comprenait virtuellement les Etats non encore nés du Texas, du Kansas, du Nouveau-Mexique et de la Californie), Saint-Louis se trouva la frontière des possessions anglaises et françaises, situées celles-ci à gauche, celles-là à droite du Mississipi, et fut la capitale de la Haute-Louisiane.

Ce nouvel état de choses devait, lui aussi, durer un an. Le

21 avril 1764, on apprit à la Nouvelle-Orléans que Louis XV, par un nouveau traité, avait cédé à l'Espagne le peu qui nous restait de nos possessions dans l'Amérique du Nord. Le gouverneur de la Louisiane, M. d'Abbadie, en mourut de chagrin. Plus d'un siècle après, il est impossible de ne pas s'associer à la douleur et à la consternation de ces Français de la *France Equinoxiale*, qu'une politique lâchement aveugle avait violemment séparés de la métropole.

En 1800, Saint-Louis et la Haute-Louisiane étaient rétrocédées à la France : allions-nous cette fois avoir en politique des vues moins courtes, moins pusillanimes, une connaissance plus approfondie de l'importance de la colonie ? Hélas ! en 1803, Napoléon vendait la Louisiane aux Etats-Unis pour quelques millions.

Depuis cette époque, Saint-Louis offre un curieux exemple d'un progrès constant et ininterrompu. Les chiffres montrent que, depuis 1850, sa population a doublé tous les 10 ans ; aujourd'hui, elle compte environ 500,000 âmes, presque autant que Chicago. La population française, qui formait encore en 1830 le tiers des habitants de Saint-Louis (il y en avait alors 25,000), est forte aujourd'hui de 30,000 âmes au moins ; mais ce modeste contingent disparaît devant l'élément anglo-saxon, et aussi devant la race allemande, qui occupe actuellement le tiers de la ville. Il y a lieu toutefois de remarquer que, si à Chicago la colonie française, à part quelques très-honorables exceptions, n'est malheureusement pas de nature à faire grand honneur à la mère patrie, il en est autrement à Saint-Louis, où de vieilles familles créoles, anciens possesseurs du pays, ont tiré de grandes fortunes de la vente de leurs domaines, mais résident toujours dans ce pays où leurs ancêtres se sont établis, il y a plus d'un siècle.

Ce serait tomber dans d'inévitables redites que de parler des *water-works*, des *elevators*, des *packing-houses* et des *stock-yards* que nous avons visités à Saint-Louis, après avoir décrit ceux de Chicago. L'industrie et le commerce étant les mêmes dans les deux villes, les moyens inventés pour en favoriser le développement doivent présenter une analogie nécessaire. Les deux seules branches de négoce propres à Saint-Louis sont, je crois, les opérations métallurgiques et la fabrication du vin, les coteaux du Missouri étant couverts de vignes. Tout le transit d'importation et d'exportation est du reste centralisé en deux endroits : le quai de la Ville et celui de *West-Saint-Louis* pour les marchandises apportées par

le fleuve, et la Gare centrale, *Union Depot*, pour celles qui arrivent par les différentes lignes de chemins de fer, soit qu'elles viennent de la rive gauche du Mississipi, ou qu'expédiées de la rive droite, elles traversent le fleuve sur le magnifique pont qui est la principale curiosité de la ville.

Ce pont a 500 mètres de longueur; ses quatre arches immenses reposent sur d'énormes piles de granit qui enfoncent de trente mètres sous l'eau, et qu'on n'a pu établir qu'à l'aide d'une méthode analogue à celle inventée pour la construction du pont de Kehl sur le Rhin. Sur ces piles s'entrecroise une inextricable forêt de poutres creuses en fer, liées et juxtaposées; enfin sur cette puissante charpente sont assis les deux tabliers de fer, l'inférieur reservé aux diverses compagnies de chemins de fer, le supérieur appartenant aux piétons et aux voitures. Il y a dans les trois arches de ce pont immense une telle apparence de solidité et de force, malgré sa hardiesse et son élégance incontestable, que les ponts suspendus (et en particulier celui de Brooklyn qui aura à peu près la même longueur au-dessus du fleuve) peuvent difficilement rivaliser avec un système si parfait de ponts fixes.

L'intérieur de la ville, comme dans toutes les cités exclusivement commerçantes, est peu curieux et surtout peu monumental. Après avoir visité la bibliothèque (*mercantile library*), qui n'a de remarquable que d'être due à l'initiative privée, c'est dans les faubourgs qu'il faut aller voir le *Lafayette-Park*, la statue de Washington par Houdon, véritable chef-d'œuvre, et, tout à fait en dehors de la ville, le *Shaw's garden* et le jardin botanique. Le *Shaw's garden* est un grand parc, joli, bien dessiné, contenant une foule d'arbres rares, aboutissant à une sorte de grand château de style grec ; le jardin botanique y est attenant et est un des plus remarquables des États-Unis. Tout cet ensemble a été donné à Saint-Louis par un riche Irlandais, M. Shaw, sous cette double condition qu'il y finirait ses jours et que les visiteurs ne pourraient y fumer. Cette seconde stipulation ne venait pas de la part du donateur, comme on aurait pu le croire, d'une antipathie prononcée pour le tabac, mais d'un amour un peu exagéré pour les plantes qu'il avait rassemblées à grands frais, et auxquelles il ne voulait pas qu'on enlevât la moindre parcelle d'air respirable.

XII

LE MISSISSIPI.

Soyons justes : il n'est pas possible de voir un fleuve plus sale, plus fangeux et plus jaune que le vieux « père des eaux » ; Boileau n'aurait pu se dispenser de le montrer « essuyant sa barbe limoneuse, » et cette figure classique eût été plus vraie à propos du Mississipi qu'appliquée au Rhin. Mais autant la couleur en est désagréable (*flavus Tiberis*), autant sont admirables les sites qu'il traverse, du moins dans la partie haute de son cours.

La fièvre jaune nous interdisait d'aller jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Devions-nous au moins descendre le fleuve, soit jusqu'à Cairo, soit jusqu'à Memphis ? Devions-nous aller voir le pays des Chactas et des Natchez ? Telle est la question que nous posons à M. K..., un Français qui est établi à Saint-Louis depuis trente ans. — « N'en faites rien, nous répond M. K..., le bas Mississipi est immense ; il traverse la vallée la plus riche d'Amérique ; mais cette richesse et cette immensité sont monotones. Sauf quelques exceptions, les rives sont plates, sans pittoresque, et le fleuve, qui change souvent de régime, ronge incessamment l'un des bords pour reporter de l'autre côté la terre qu'il a enlevée. » — « Mais Chateaubriand, et ses descriptions du bas Mississipi ? » — « Chateaubriand a voyagé en artiste, et peut-être plus en imagination... qu'en Amérique. Ne décrit-il pas Terre-Neuve *couverte d'ours blancs*, et la chute du Niagara *entourée de plants de cotoniers* ? Il est coloriste incomparable, mais c'est tout ; et pour ses descriptions, admirez-le, mais ne le croyez pas. » Nous nous rappelons alors que deux habitants de Chicago avaient porté devant nous, à propos du cours inférieur du Mississipi, des appréciations semblables. « Mais, ajoute M. K..., la partie du fleuve au-dessus de Saint-Louis est aussi belle que caractéristique. Les sites calmes et riants succèdent aux sites montagneux et dépouillés. Tantôt s'élève une roche énorme et isolée qui domine le fleuve, tantôt c'est une forêt impénétrable, ou une chaîne de rochers, les uns couchés, les autres plantés dans le sol ; et à chaque instant des îles boisées qui étendent de tous côtés leurs promontoires. »

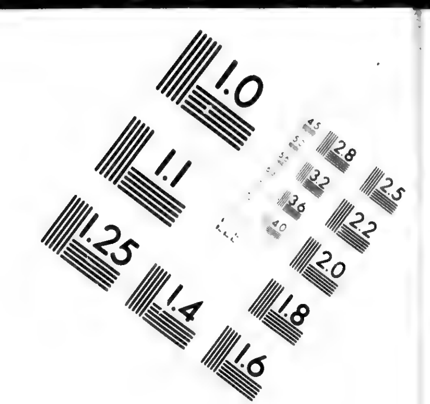
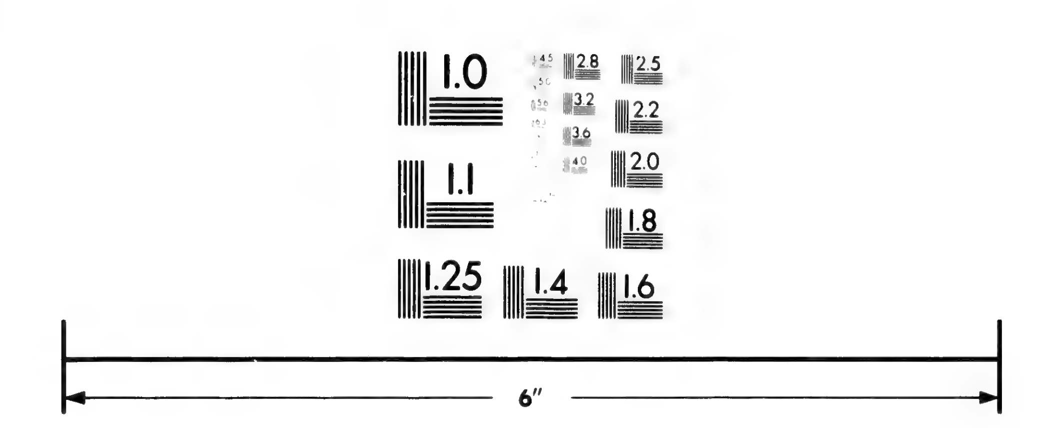


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)




2.8
3.2
2.5
2.2
2.0
1.0

15 septembre.

M. K... avait plus que raison. Le haut Mississipi est la plus admirable série de spectacles qui se puisse rêver. Quelle puissance! quelle étrangeté! quelle majesté!

Nous sommes remontés jusqu'à Keokuk, jolie petite ville à 208 milles de Saint-Louis, et qui porte le nom du sauvage qui l'a fondée. Le fils de ce dernier, qui s'appelle aussi Keokuk, vit encore et est l'un des chefs des *Cherokees*. Pendant une partie de la route, le fleuve côtoie de hauts rochers, couronnés de pins; on dirait que ces arbres se dressent sur les combles d'édifices écroulés comme des colonnes qui survivent seules à de grandes ruines. Il est si naturel d'attribuer un passé, une histoire, une légende au moins à ces contrées jeunes, qui n'ont même pas de souvenirs! Dans certains moments, les montagnes que l'on traverse, les falaises déchiquetées qui passent, me font penser à des sites semblables qu'offre le cours du Rhin, de l'Elbe, du Danube. — Mais où sont les châteaux?

La scène change et devient tout à fait belle, d'une beauté tellement spéciale qu'elle ne peut manquer de faire sur celui qui la contemple une impression vive et profonde, quand les bords du Mississipi se couvrent de forêts qui ne vont plus cesser jusqu'à Keokuk. Ces forêts d'arbres énormes arrivent jusqu'auprès du fleuve, ou plutôt, c'est lui qui pénètre en plein bois, et l'on voit avec étonnement sous les berceaux de lianes, de mystérieuses échappées dans lesquelles l'eau s'étend à perte de vue. Les lianes entrelacées donnent à ces sombres forêts un aspect imprévu, étrange; elles vont de branche en branche, puis d'arbre en arbre; elles font, souvent à une grande hauteur, des ponts suspendus hardis et gracieux; souvent elles étreignent l'arbre comme un rideau, elles pendent en grappes, elles s'élancent en guirlandes. Cela donne aux bords que nous longeons un aspect de forêts vierges, quoique ces forêts soient, sinon exploitées, du moins parcourues depuis longtemps par les chasseurs.

Et que de tableaux divers! Ici des îles se courbent en demicercle, et la verdure diversement nuancée de leurs arbres les font ressembler à des bouquets dont le pied trempe dans l'eau; là ce sont des hérons qui, perchés sur une patte, nous regardent passer, avec leur grand air triste et découragé, des branches

d'un arbre mort à moitié tombé dans le fleuve. Plus loin, c'est un grand train de bois qui descend le courant, emportant plusieurs familles, dont chacune a construit sa maison dans un coin du chargement ; puis, voici de petites négresses, à moitié nues, qui se balancent au milieu des lianes, sur la rive, en poussant des cris de joie ; puis c'est un campement (de chasseurs, sans doute), composé de quelques tentes que l'on aperçoit à peine dans les bois, et entouré de palissades. Nous arrivons à une jolie ville, Quincy, bâtie sur le haut d'une colline qui domine le fleuve. Un magnifique pont de fer réunit les deux rives ; c'est un des plus beaux ouvrages de ce genre qu'on puisse rencontrer ; il a, dit-on, coûté dix millions. C'est la civilisation qui succède tout à coup et presque sans transition à la nature la plus sauvage, et ce contraste est frappant. — A Quincy, on embarque dans notre steamer tout un troupeau de vaches. Les malheureuses bêtes se refusent absolument à franchir l'étroite passerelle qui joint le bateau à la rive ; on se sert alors d'un stratagème inhumain : deux hommes prennent chacun dans leurs bras un petit veau et se précipitent par la passerelle ; les mères suivent immédiatement, puis le reste du troupeau suit les mères, à la façon des moutons de Panurge. Cet embarquement a lieu à cinq heures du matin, et la scène est éclairée par un fort réchaud de résine, dont la flamme est rouge et fumeuse.

Quelle grandeur dans ce fleuve ! Le premier jour, nous avons passé, pendant une partie de l'après-midi, au milieu d'îlots disparaissant sous les lianes, et que le vieux fleuve, semblable au Titan de la *Légende des siècles*, enserrait de ses bras puissants :

Et les peuples errants demandaient leur chemin
Perdus au carrefour des cinq doigts de sa main.

Conclusion : le Mississipi a cent fois moins de poésie que le Saint-Laurent avec son eau bleue et ses bords riants ; ses rives, prises dans leur ensemble, ont moins d'élévation que celles de l'Hudson, mais il renferme des beautés d'un ordre plus sévère, plus énergique, qui lui sont propres et qu'on ne rencontrera nulle part ailleurs.

Keokuk est une jolie petite ville bien bâtie, insignifiante ; elle fait un assez grand commerce avec les *settlements* et les villages des environs. La seule raison qui nous la fait prendre comme terme de notre excursion est que le bateau s'y arrête. Par le plus

grand des hasards, nous faisons élection de domicile chez un Français, que ses opinions politiques et sa mauvaise tête ont forcé d'émigrer en 1848, et qui, depuis ce temps-là, arrivé à Keokuk un des premiers, y vit tranquillement, entre sa femme et ses trois fils, d'un commerce qu'on ne saurait trop, en plein état d'Iowa, appeler celui des *denrées coloniales*. La conversation avec ce brave homme, dont trente ans d'exil ont singulièrement calmé l'exaltation politique, est amusante. Sa première question a pour but de nous demander des nouvelles du maréchal Mac-Mahon. « Je l'ai connu en Afrique, il était sous-lieutenant dans la compagnie dont je faisais partie, et tout ce que je peux dire, c'est que le soldat l'aimait bien. » Nous l'interrogeâmes sur ses fils : il est bon père; il les aime beaucoup, mais savez-vous ce qu'il leur reproche? De ne pas aimer la France, de préférer, lorsqu'ils causent ensemble, l'anglais au français, d'être devenus *Yankees*, en un mot. Lui est resté Français et aimant la France tout en l'ayant quittée ; et il nous a annoncé sa très-formelle intention de faire, en 1878, à l'occasion de l'Exposition universelle, le voyage de Keokuk à Paris. Notez qu'il n'a pas daigné se rendre à l'exposition de Philadelphie.

Cette absorption de la nationalité des émigrants après la première ou la seconde génération, que notre interlocuteur constatait avec peine dans la personne de ses fils, est un fait regrettable, en effet, mais incontestable. L'Amérique du Nord est comme un cratère de volcan dans lequel bouillent les éléments les plus dissemblables. C'est un creuset dans lequel s'opère la fusion des métaux les plus divers. Langue, nationalité, patriotisme, tout s'américanise, jusqu'aux noms propres. La seule exception à cette règle se rencontre au Canada; mais on en donne une raison : « Si le français a pu se conserver et se conserve au Canada, c'est qu'il était, sur un territoire très-étendu, la langue des premiers occupants, qu'il s'est maintenu comme langue officielle, et qu'il est parlé par un groupe de plus de 900,000 individus d'un seul tenant, qui n'ont jamais éprouvé le moindre besoin d'apprendre un idiôme étranger (1). »

Nous sommes revenus de Keokuk par le même bateau, le *War Eagle* (l'aigle de guerre). Le *War Eagle* est très-éclectique dans son chargement : en allant, il portait des marchandises à desti-

(1) Voir le *Temps*, n° du 16 octobre 1876.

nation de M. X..., à Bonaparte (Iowa); au retour, une partie des colis qu'il renferme est à l'adresse d'un habitant de Bismark (Mo. — *Mo* veut dire Missouri). Quant à la société, elle est, bien entendu, très-bigarrée; tous les soirs et jusqu'à une heure très-avancée, il y a des soirées dansantes, au bruit d'un orchestre nègre qui est tout ce qu'on peut imaginer de plus étonnant. Tout le monde ne danse pas, du reste, et une partie des jeunes passagères se livrent à la flirtation la plus audacieuse, pendant que leurs parents dorment ou causent, parfaitement dépeints par les vers d'Alfred de Musset :

> O Dieu, tu m'as donné des filles;
> Autour de ce trésor je n'ai jamais veillé :
> Tu me l'avais donné, je te l'ai confié.
> La vigilance humaine est une triste affaire.

Mais les parents américains éprouvent quelquefois aussi que c'est une triste chose de ne pas avoir été vigilants.

XIII

TUMULI ET TERTRES ARTIFICIELS.

Dans maints endroits le sol de l'Amérique du Nord est couvert de ruines, de *tumuli*, de collines faites de main d'homme, monuments d'une race depuis longtemps disparue. L'Ohio, le Kentucky, le Missouri sont les États où ces restes d'une civilisation évanouie sont les plus nombreux. Les sauvages qui, à une époque incertaine, ont été les habitants primitifs de ces contrées, n'enterraient pas leurs morts, comme certaines autres races, dans les forêts et au premier endroit venu : ils amoncelaient du sable ou de l'argile, et en formaient une petite montagne, au sommet de laquelle étaient ensevelis les gens du vulgaire, le pourtour étant le plus souvent réservé pour les chefs.

Tels sont les tertres funéraires; ce sont les moins nombreux. D'autres renferment des autels, des temples; ces pyramides n'ont pas, d'ordinaire, plus de dix à douze mètres d'élévation. D'autres n'ont aucun caractère déterminé, et la différence des terres qui les composent et du sol voisin peut seule faire reconnaître que l'on est en présence de collines élevées par la main de l'homme. On

s'est demandé si ces derniers tertres ne faisaient pas partie de systèmes de fortifications, n'étaient pas des ouvrages de guerre; cette opinion a même été généralement admise. Elle me semble cependant ne pouvoir facilement se concilier avec la manière de combattre des sauvages, dont les seuls ouvrages devaient être des retranchements ou des excavations pouvant préparer une embuscade. Ces tertres nus devaient donc, eux aussi, avoir une destination religieuse, soit que les autels qui les surmontaient aient disparu, soit que les sacrifices s'accomplissent simplement sur le sol. Peut-être encore servaient-ils de lieu pour haranguer les peuplades dans les réunions nombreuses ou de postes d'observation, comme les *cairns* des peuples celtiques. Enfin, ce qui tendrait à prouver qu'ils avaient bien cette dernière destination, on en voit souvent un assez grand nombre disposés de manière à ce que les signaux faits sur le faîte d'un d'entre eux, puissent facilement être reproduits par les autres. Cela indique de la part des peuples inconnus qui ont été les architectes de ces singuliers monuments, une civilisation déjà bien avancée : peuples pasteurs, ils pouvaient s'enfoncer sans crainte dans les plus lointaines vallées, puisqu'ils laissaient toujours derrière eux ces observatoires, d'où un avis lancé à temps pouvait les prévenir de revenir sur leurs pas, ou au contraire d'avancer sans crainte. On assure, du reste, que l'habitude de communiquer entre eux par des signaux existe encore chez plusieurs peuplades des montagnes Rocheuses.

Ce n'est pas sans une certaine impression mêlée d'étonnement que nous nous sommes trouvés en présence de ces antiques vestiges d'un passé inconnu. Voltaire a écrit que les sauvages, uniquement occupés des soins matériels de la vie, et semblables aux animaux dont ils étaient les compagnons dans les forêts, passaient sur la terre sans laisser de traces de leur passage : il ignorait ces simples et bizarres monuments. Mais, par leur simplicité même, ces constructions de terre devaient traverser les siècles, oubliées du temps et des révolutions, protégées contre les orages par leur couverture de gazon et par les forêts qui les entouraient, alors que des édifices de pierre ou de marbre d'une date moins ancienne étaient peu à peu réduits en poussière.

A quelle race faire remonter les *tumuli?* L'ethnologie américaine est, paraît-il, une science encore trop à l'état d'enfance pour pouvoir résoudre cette question d'une façon sérieuse. Châteaubriand l'a examinée, mais de manière à prouver qu'il la con-

naissait à peine. Il commence par attribuer les *tumuli* aux Européens modernes, et en particulier à Ferdinand de Soto, je ne sais pourquoi. « Mais, ajoute-il, comment, avec une poignée d'Espagnols, aurait-il remué toute cette terre, et à quel dessein ? » Il prouve ensuite, chose peu utile vraiment, que les *tumuli* ne sont pas l'œuvre « de Carthaginois qui jadis, dans leur commerce autour de l'Afrique, auraient été poussés aux régions américaines.» Puis, après avoir insinué que l'Afrique pouvait bien, dans les temps préhistoriques, avoir tenu à l'Amérique par l'Atlantide de Platon, ce qui ferait supposer que les Africains qui n'en ont pas fait de tels dans leur pays, auraient passé en Amérique pour construire ces tertres, Châteaubriand énonce une hypothèse qui n'est pas moins bizarre que les précédentes : les *tumuli* seraient l'œuvre d'Ogan, prince du pays de Galles, ou de son fils Madoc, qui se sont embarqués, en 1170 pour une destination inconnue ! « Questions, dit en terminant l'illustre écrivain, qui nous jettent dans cette immensité du passé, où les siècles s'abîment comme des songes (1). » Il est difficile de traiter moins sérieusement une question sérieuse (2).

Quels qu'aient été, au reste, ces peuples disparus, il est certain qu'on se trouve, en rencontrant ces *tumuli*, en présence de tout ce qu'ont laissé derrière eux les vaincus d'une époque antérieure, obligés de fuir en abandonnant les tombeaux de leurs ancêtres, devant des invasions de peuples plus nombreux. Une société nouvelle s'est fondée sur les débris d'une ancienne société violemment détruite, mais il est difficile de ne pas voir sans regret l'anéantissement de celle-ci, qui aurait pu grandir et se modifier progressivement, si la fortune avait été pour elle. Ces derniers débris d'un grand peuple eurent probablement la gloire de défendre leur dernier coin de terre et les cendres de leurs pères contre un ennemi immensément supérieur en nombre ; puis, réduits à un petit nombre de familles, ils auront déserté la plaine et fui vers les endroits inaccessibles, espérant peut-être, vain espoir, que leur ancienne patrie retournerait à leurs descendants.

(1) *Voyage en Amérique*, p. 62 et suiv. Édition Michel Lévy.

(2) L'Amérique préhistorique commence actuellement à être étudiée; M. Bancroft a publié à New-York en 1875 un grand ouvrage en cinq volumes, *The natives Races of the Pacific States of America*, œuvre d'érudition où sont étudiées l'histoire, la mythologie, l'architecture et la linguistique des races disparues des États-Unis. M. Blerzy a rendu compte de cet ouvrage dans la *Revue des Deux-Mondes*, 1876, t. III, p. 400.

Il faut regretter qu'il ne soit pas resté de vieux documents pour nous raconter la fin de cette race, dont il ne demeure plus que les tombeaux, et quels ont été leurs dévouements et leur courage, avant qu'ils cédassent pour toujours la place aux envahisseurs (1).

On nous avait dit à Saint-Louis que nous trouverions plusieurs *tumuli* à un endroit appelé *French-Village*, probablement nommé ainsi parce qu'il doit son origine à un établissement français. Nous demandons à quelle distance est le village : « A deux mille d'ici à peu près, nous répond un individu qui probablement ne s'y était jamais rendu : vous irez par le pont à West-Saint-Louis, et French-Village est après. » Nous partons à pied.

A West-Saint-Louis, nous demandons notre chemin. « A gauche, nous répond-on. — Mais quelle distance d'ici à French-Village? — Cinq milles. — Comment cinq milles? — Oh! oui, au moins. » Nous étions bien loin des deux milles de notre habitant de Saint-Louis. Nous cherchons une voiture, pas une ne se présente. Enfin, nous nous décidons à aller à pied, nous fiant à notre inspiration. Un mille plus loin, je demande à une vieille quakeress à quelle distance nous sommes de French-Village. — « *Six milles* ! — *Indeed!* — *Yes, positively.* » Malgré tout, nous recontinuons notre route, le cap sur French-Village, cette terre promise. Un ou deux milles plus loin nous rencontrons un *wagon*, une charrette non suspendue, traînée, comme toutes les charrettes de ce pays, par deux mulets. « Voulez-vous nous laisser monter? — Oui, mais où allez-vous? — A French-Village. — Nous, nous n'y allons pas. — Mais, allez-vous dans la direction? — A peu près. — A quelle distance est-ce d'ici? — *Sept milles et demi.*

Nous voilà dans la charrette, assis sur des paquets. Nous cherchons à engager la conversation avec les deux automedons de notre *wagon*. L'un est un Allemand et l'autre un Polonais : un entretien en anglais entre deux Français, un Allemand et un Po-

(1) « Il y a chez les Peaux-Rouges une légende lugubre qui se rapporte peut-être aux peuples constructeurs des tertres. Plusieurs siècles avant l'arrivée des Européens, une nation d'hommes blancs aurait été écrasée par ses ennemis dans la vallée de l'Ohio. Le Kenkucki, theâtre de ces affreux carnages aurait conservé chez les Indiens le surnom de « terre-sanglante ». Les monticules situés dans cet État offrent un aspect inachevé, qui atteste que l'œuvre des architectes fut brusquement interrompue. Nul ne saurait dire ce qu'il y a de vrai dans cette histoire mystérieuse. » (H. Blerzy, *l'Amérique préhistorique*, *Revue des Deux-Mondes*, 1876, t. III, p. 416). Cette tradition, qui attribuerait à un peuple d'hommes blancs la création des *tumuli*, est très-curieuse, mais est-elle bien certaine? Plusieurs voyageurs allègnent que ces monticules ont une origine géologique. Je crois qu'il suffit d'en avoir visité quelques-uns pour convenir que cette opinion est inadmissible.

lonais, n'est pas destiné à faire feu qui dure ; enfin, nous quittons le *wagon* à un mille de French-Village, où nous arrivons après une multitude de péripéties.

Nous trouvons dans French-Village, — où l'on ne parle qu'anglais, — un docteur en médecine français, tourangeau même, qui se met à notre disposition avec beaucoup d'obligeance. Sous la direction de ce guide improvisé, nous nous rendons aux *tumuli*. Le principal, maintenant recouvert de vignes, est la propriété du directeur d'un *bar* de l'endroit. Cet hôtelier est considéré dans le village comme un homme intelligent; il a, en effet exploité le cimetière, et s'est fait une collection de vases et d'objet funéraires dont il fait l'exhibition dans les foires des environs, moyennant rétribution. Il faut bien que tout rapporte quelque chose en Amérique. Pour le moment, la collection se visite à la foire de Belle-Ville, autre ancien *settlement* français, à dix milles de French-Village, et où nous nous sommes rendus en quittant les *tumuli*.

Quoique une partie de ces tertres funèbres aient été violés et exploités, il y a place à y recueillir des souvenirs et à y apprendre. Nous étudions la disposition de cette espèce d'enceinte de la mort, où les chefs, dans leurs tombeaux dont j'ai indiqué la disposition circulaire, paraissent encore garder la tribu. Nous explorons la tombe d'un chef : les tombes des chefs se reconnaissent facilement, parce que seules elles renferment une sorte de vase funéraire, d'*olla* en terre grise, simple et sans ornements, et qui contenait probablement les aliments dont on munissait le mort pour qu'il ne mourût pas de faim en allant chasser sur la terre des esprits. Il est difficile, en visitant ces antiques cimetières, de ne pas faire des réflexions imitées de la scène d'Hamlet et des fossoyeurs : « Voilà tout ce qui reste de celui qui a peut-être conduit sa tribu d'Indiens autochthones contre les envahisseurs, qui y a peut-être perdu la vie, etc. »

Près d'un autre *tumulus*, à un mille de là, se trouve une ligne de chemin de fer qui nous a reconduits à Saint-Louis. Du reste, pas d'apparence de station; le docteur nous avait prévenus de cela. « Vous attendrez, nous avait-il dit, qu'il passe un train, et alors faites un signe, *flag*, et la locomotive sifflera deux fois, pour vous montrer qu'on a entendu. Elle s'arrêtera et vous monterez. » En effet, un train, arrivé peu après, a obéi à notre demande d'arrêt, comme nous l'avait dit notre docteur tourangeau. J'ai oublié

de demander à ce dernier s'il y avait des signaux spéciaux pour faire arrêter un train de nuit.

XIV

LES GROTTES DU MAMMOUTH.

De Saint-Louis à Louisville, le chemin de fer traverse, pendant presque tout le trajet, de belles forêts qu'entrecoupent à chaque instant de petites rivières et des flaques d'eau dormante. Enfin, nous arrivons sur les bords de l'Ohio, dont l'eau nous semble plus bourbeuse et plus jaunâtre, s'il est possible, que celle du Missisipi. L'Ohio franchi sur un pont de fer, nous sommes à Louisville.

Chose curieuse, quelque repoussante que soit au premier abord l'eau du fleuve, tous les riverains en boivent et l'aiment même ; on nous l'a plusieurs fois assuré. Ils en donnent cette raison, que cette eau n'est pas boueuse, mais sablonneuse, ce qui est vrai, et que par suite elle est tout à la fois saine, alcaline et purgative. Malgré cela, nous n'avons jamais pu nous y habituer, et la seule vue de ce liquide terreux dans notre verre suffisait pour nous ôter toute envie d'en boire.

Louisville est une ville de 100,000 habitants, — ce qui est peu de chose aux Etats-Unis ; — elle doit son nom à Louis XVI. Son commerce, qui est considérable, se compose principalement de tabac et de wisky ; elle a de grandes rues droites, larges, bien bâties ; on y voit aussi de beaux boulevards, de jolies promenades. Il n'y a vraiment pas autre chose à en dire : toutes les villes américaines se ressemblant, et tendant toutes plus ou moins à réaliser ce type du beau idéal qu'on appelle un damier, qui a décrit l'une a fait la peinture de toutes les autres.

Nous sommes partis le soir par le *Nashville rail road* pour Cave-City, station la plus rapprochée des grottes du Mammouth. La gare présente une particularité : elle a deux salles d'attente, soigneusement séparées (sans compter celle des dames). Sur la porte de l'une on lit : *Gent's waiting room ;* sur l'entrée de l'autre, il y a un seul mot, d'une concision dure et méprisante : *Coloured*. Trace frappante, vraiment, de cet antagonisme entre les deux races qui, à mesure qu'on descend dans le Sud, va s'accusant de plus en plus. Nous en avons vu bien d'autres indices ; à New-York

et à Philadelphie, quand une dame monte dans un *car* complet, tous les nègres qui sont parmi les voyageurs se lèvent, jusqu'à ce que celle-ci ait choisi sa place : il n'y a qu'un ou deux ans, du reste, qu'on tolère les nègres dans les tramways, et ils ont été obligés de s'adresser aux tribunaux pour obtenir cette tolérance. Sur le chemin de fer de la West-Virginia, nous verrons le wagon des nègres. Il paraît qu'à la Nouvelle-Orléans cet antagonisme est encore beaucoup plus accentué. En définitive, ils sont là plusieurs millions de nègres, méprisés, peuple à part (1); ils ne pourront jamais se fondre avec le reste de la population, le préjugé défendant toute union avec eux. Ne sera-ce pas la cause d'une guerre future, éloignée peut-être, mais inévitable et terrible, une guerre de races (2)?

Cave-City est un misérable petit endroit, d'une douzaine de maisons au plus, et qui n'aurait pas de raison d'être si ce n'était la station où on prend le *stage*, la diligence pour les grottes du Mammouth, qui sont à dix milles de là. Nous y couchons dans un petit hôtel en bois, et le lendemain matin nous partons dans le *stage*.

Il faudrait écrire un livre sur les *Mammoth-caves*. A défaut de ce livre, qui a du reste été déjà fait (3), je vais essayer de résumer ici tout ce que j'ai vu, remarqué et ressenti dans la visite

(1) Un artiste qui a obtenu de grands succès en Europe a dû renoncer récemment à l'idée d'aller se faire entendre aux États-Unis, pour cette seule raison qu'il était mulâtre.

(2) « Les désastres dans le passé, les menaces dans l'avenir, écrit M. Dixon à la fin de son livre *the White Conquest*, nous avertissent de nous tenir unis à notre commune race, à notre sang, à nos lois, à notre langage, à notre science. Nous sommes forts, mais nous ne sommes pas immortels. Si nous désirons voir périr nos libres institutions, nous avons raison de prendre le parti des hommes noirs contre nos frères blancs. »

« Depuis des siècles, ajoute M. Montégut, nos guerres, nos luttes, nos rivalités, étaient entre des frères qui se disputaient l'héritage commun de leur famille; c'étaient des guerres de Jacob contre Esaü, ce n'étaient pas des guerres d'Ismaël contre Isaac. Mais voici qu'aujourd'hui d'innombrables enfants de la servante Agar... viennent frapper à nos portes et s'établissent sur le sol que nous considérions comme le patrimoine de nos descendants. Bien des signes alarmants nous avertissent que... l'heure approche rapidement où recommenceront les anciennes émigrations des peuples et les brutales invasions des barbares. (Les Conflits de races, *Revue des Deux-Mondes*, 1876, t. II, p. 826).

(3) *The Mammoth-cave of Kentucky*, par W. Stump Forwood, M. D.-Philadelphie, 1875. L'auteur s'étonne avec raison que son ouvrage soit le premier livre sérieux qui ait été composé sur la grotte du Mammouth. Il ne connaît aucun écrivain français qui ait écrit sur ce sujet, « excepté quelques pages du livre du docteur Pouchet, *L'Univers*. » — Une *Visite aux grottes de Mammouth*, par M. Poussielgue, et quelques *Notes supplémentaires sur les grottes de Mammouth* de M. L. Deville; ont cependant paru dans le *Tour du Monde*, 1863, t. II.— J'ai contrôlé avec l'inté-

de la grotte, et les explications du guide, que j'ai recueillies au vol. Il est résulté pour moi de cette promenade à travers la merveille du Kentucky cette conviction, que j'étais en présence d'une des plus grandes curiosités non-seulement de l'Amérique du Nord, mais même du monde entier.

On peut, pour avoir une idée de l'aspect que présente l'intérieur de la grotte, sinon de son immensité, se figurer le canal d'un fleuve large et puissant, avec ses affluents, ses baies, ses golfes, ses promontoires; il est facile de s'imaginer que l'eau se soit retirée tout à coup et ait cessé depuis de longues années de baigner les rives, ne laissant que des bords d'une roche dure et rongée, et un lit parfaitement sec, excepté dans quelques passages. Comment, par quel phénomène inexpliqué l'eau a-t-elle cessé d'habiter ce lit qu'elle s'était creusé? C'est ce qu'il est difficile de dire, mais c'est un courant souterrain qui a formé la grotte : la simple inspection des parois le prouve suffisamment.

Cette grotte avait été connue des anciens habitants du Kentucky, les Cherokees, mais lorsque la peuplade eut émigré vers l'ouest, devant l'invasion des colons européens, le souvenir s'en était trouvé perdu. En 1809, un pionnier, nommé Houchins, étant à la poursuite d'un ours, le suivit jusque dans l'intérieur d'une caverne, mais n'osa en sonder les mystérieuses profondeurs : la grotte du Mammouth était de nouveau découverte. — On se doutait alors si peu de sa valeur future, qu'elle fut vendue peu après, avec environ deux cents acres de terre qui l'entouraient, pour quarante dollars. En 1812, on y installa une fabrique de salpêtre, et cette industrie demeura très-productive pendant toute la durée de la guerre. On cite cette particularité que la plupart des ouvriers employés à ce travail étaient des nègres, et que quelques-uns, uniquement occupés de leur ouvrage, demeurèrent dans la grotte pendant une année entière, sans en sortir. Cette fabrication tomba en 1814, avec la fin de la guerre.

A l'heure présente, il reste beaucoup d'avenues à explorer, mais ce qui a été visité est évalué par les guides à environ 240 kilomètres de longueur. En donnant à chaque allée la section moyenne de 50 mètres carrés, calcul qui paraît exact, la partie de la roche évasée par les eaux et les agents atmosphériques serait

ressant ouvrage de M. Stump Forwood les notes que j'avais prises, et il m'est souvent arrivé de traduire les propres expressions du professeur américain.

de douze millions de mètres cubes (1) pour la partie actuellement connue.

Maintenant, un mot sur la situation de la grotte avant de nous y enfermer pour une journée entière. Elle est située dans le comté d'Edmonson, dans le sud du Kentucky. Nous traversons, en *stage*, de Cave-City à la grotte, un pays escarpé, rocheux, bizarre; il est regrettable seulement que la route, qui n'est aucunement entretenue, soit aussi escarpée que le paysage. Dans la belle saison même, on ne peut y circuler que de jour; en hiver, elle est impraticable. Elle a ceci d'intéressant qu'elle passe au-dessus d'une grande partie de la grotte, et que souvent même la roche rend une espèce de bruit sourd qui annonce la présence de la cavité souterraine, de sorte que le voyageur, pourvu qu'il soit muni d'une certaine dose d'imagination, peut craindre qu'un éboulement ne le fasse pénétrer dans l'intérieur, directement.

Nous nous installons au *Cave-hotel*, grande construction *in the southern style*, c'est-à-dire en bois, et dont les chambres, dit le *Guide-book*, sont *of a sufficient size*, ce qui n'empêche pas qu'il est tellement rempli de souris que celles-ci nous ont mangé la moitié de notre chandelle en une seule nuit.

Nous changeons d'habits, car nos vêtements ne pourraient, sans de graves dommages, supporter la course que nous allons entreprendre. Avant de partir, on nous montre dans la cour un très-bizarre bloc de rocher, trouvé dans la grotte ou aux environs, il y a vingt-cinq ans, et de trois pieds et demi de diamètre. Il est couvert de perforations semblables, comme disposition et comme grandeur, aux ouvertures d'une chaise de cannes ordinaire. Quelle est la cause de ces perforations? On ne peut guère en fournir d'explication probable, à moins d'admettre qu'elles soient l'œuvre de l'homme, d'un naïf artiste indien qui ne se doutait guère, il y a des siècles, de la curiosité qu'il exciterait plus tard.

L'ouverture de la grotte est à environ un quart de mille de l'hôtel. On y arrive en traversant un terrain boisé et rocheux, véritable avenue du monde souterrain. A quelque cent mètres de là est la *green river*, la rivière verte, qui, cela a été prouvé par de nombreuses observations, est en communication avec les cours d'eau souterrains de la grotte (1).

(1) Dale Owen, *Rapport géologique sur le Kentucky*, cité par Reclus, *La Terre*, t. I, p. 331.

(1) Outre le Styx et la mer Morte, dont je vais parler ci-après, la caverne con-

Cette ouverture est une espèce d'arche irrégulière, de plus de quarante pieds de hauteur, entourée d'arbres et presque voilée par une source d'eau qui coule du sommet par petits filets, semblable à une écharpe d'argent. Presque continuellement, un amas de brouillards flotte devant l'ouverture de la grotte, formé en hiver par la chaleur de l'air humide qui s'exhale de l'intérieur, en été au contraire par les refroidissements de l'atmosphère ambiante aspirée par les poumons de la caverne.

C'est qu'en effet le changement de saisons et de température est inconnu dans la grotte : c'est une éternelle *sameness*, uniformité, une atmosphère remarquablement pure et salutaire, sans acide carbonique et sans brouillards.

Mais comment l'eau a-t-elle pu former cette grotte ? « Par une double action, chimique et mécanique, dit le docteur Wright (1). Quant à l'action chimique, il est incontestable que l'action dissolvante de l'eau contenant de l'acide carbonique en solution fut le premier agent de la formation de la caverne. Le carbonate de chaux (*limestone*) n'est pas soluble dans l'eau, à moins de se combiner avec une partie additionnelle d'acide carbonique, qui se transforme en bicarbonate de chaux. Mais par ce dernier moyen l'excavation fit peu de progrès jusqu'à ce que la communication s'étant établie avec la rivière, l'action mécanique de l'eau vint prêter son aide à l'action chimique. » Nous avons vu dans certaines parties de la grotte de petites niches que notre guide Nicholas, qui est un homme facétieux, appelle les nids de pigeons, et qui paraissent avoir été creusés et polis artificiellement : ce ne sont que des crevasses formées par l'acide carbonique en dissolution.

L'action mécanique de l'eau s'est exercée également d'une façon fort importante, dans la grotte, par le transport du gravier, du sable et de l'argile, qui dans certains endroits obstruent presque les avenues. On peut suivre ainsi la direction qu'a prise originairement le fleuve souterrain.

A neuf heures, nous entrons dans la grotte, précédés du guide Nicholas, qui porte nos repas dans un panier. Ce guide est un homme à part : c'est un brave nègre de plus de cinquante ans,

tient bien d'autres amas d'eau. On y a constaté jusqu'à présent deux cent vingt-six avenues, cinquante-sept dômes, onze lacs, sept rivières, huit cataractes et trente-deux abîmes, dont plusieurs sont d'une immense profondeur.

(1) Stump Forwood, p. 40.

qui depuis sa jeunesse conduit les visiteurs dans la grotte. Ses cheveux crépus et laineux ont blanchi à la peine. C'est un amateur forcené de jeux de mots, mais (est-ce par suite de sa bizarre prononciation, ou n'avons-nous pas une connaissance assez intime de l'anglais pour le comprendre ?) nous en saisissons rarement la finesse : il tient alors à nous les expliquer ; au besoin il en rit tout seul. Il est élève de Stéphen, *the great Stephen*, le premier guide de la grotte, et celui qui a découvert les plus curieuses galeries.

A peine entrés, notre guide nous met à la main gauche une lampe à pétrole. Peu à peu nos yeux s'habituent à cette clarté insuffisante, et nous plongeons dans la profondeur des ténèbres. Il semble à ce moment qu'on s'introduit dans un monde nouveau, qu'on va commencer une nouvelle vie. Il faut visiter la grotte pour comprendre l'étrangeté de ces sensations.

Nous avons à choisir entre la *long route* et la *short route*. La grotte forme, en effet, à deux kilomètres et demi de l'entrée, une bifurcation, et à moins de parcourir successivement ces deux routes, ce à quoi nous ne pouvons malheureusement pas penser, et ce qui du reste nous ferait voir des beautés à peu près analogues, il faut opter. Nous nous décidons pour la longue route.

Nous pénétrons d'abord dans une petite avenue appelée les *Narrows* (défilés). On y voit encore les excavations d'où les ouvriers ont extrait le salpêtre.

Nous voici dans une salle appelée la Rotonde, et située sous la salle à manger du *Cave-hotel*. Le sol y est encore jonché des conduites d'eau et des outils de bois à l'usage des extracteurs de salpêtre, le tout, après soixante-cinq ans, dans un parfait état de conservation.

Après la Rotonde s'ouvre l'avenue d'Audubon, que l'on suit pendant six cents mètres environ. On voit encore à l'entrée de cette galerie quelques petits cottages qui avaient autrefois été construits et aménagés pour la résidence de personnes atteintes de consomption.

Nous voici à l'église méthodiste, salle de quatre-vingts pieds de largeur environ sur quarante de hauteur. Le pupitre du ministre consiste en un rocher de vingt-cinq pieds d'élévation. Par une particularité curieuse, le prêche méthodiste s'est en effet tenu dans cette salle pendant plus de cinquante ans. Les bancs de bois occupent encore la même place qu'au jour où ils furent installés pour la première fois dans cette étrange église.

Une assez jolie source, la *Willie's spring*, coule un peu plus loin en un filet dans un bassin naturel situé au-dessous. Nous passons la Galerie gothique, qui nous conduit dans l'Avenue gothique ; tout cela gothique si l'on veut, mais très-grand, majestueux, varié. Le guide nous arrête, et nous demande tout à coup ce que nous voyons à quelque distance devant nous : pas de doute, c'est un cercueil gigantesque. Il nous informe en effet que nous sommes devant le cercueil du Géant (*Giant's coffin*). Cet immense sarcophage a quarante pieds de longueur, vingt de largeur, huit de profondeur ; c'est un bloc qui s'est détaché de la paroi de la chambre où il repose.

Un peu plus loin, une efflorescence de gypse noir présente au plafond l'image très-ressemblante, paraît-il, d'un *fourmillier* (*ant-eater*). Un peu plus loin encore est la roche colossale qui affecte la forme d'un mammouth, et qui a, je crois, donné le nom à la grotte (1).

C'est peu après cet endroit que nous nous engageons dans ce qu'on appelle *the long route*, laissant au pied du cercueil du Géant le couloir calcaire que nous avons suivi jusqu'alors. Un par un, nous pénétrons dans une crevasse qui s'ouvre derrière le cercueil, et un passage tortueux, irrégulier, nous conduit à « la chambre abandonnée » (*the deserted chamber*). Celle-ci a un aspect triste et désolé, qui justifie parfaitement son nom.

Voici ensuite la « salle du bowl de bois, » qui emprunte son nom à un vase de bois que l'on y a rencontré lors de la découverte de la salle, et qui paraît provenir des Indiens, anciens habitants du pays. Nous arrivons enfin au « palais de Marthe » (*Martha's palace*), salle qui n'a rien de particulièrement remarquable et dont le guide n'a pu nous expliquer le nom.

Quelques pas plus loin, on entend une source : c'est la seconde que nous rencontrons dans la grotte, où il n'y en a que trois. Nous y recueillons de quoi boire, que nous emportons précieusement avec nous jusqu'au *Minerva's dome*, où nous avons arrêté que nous allons déjeuner. Il est tard en effet, mais nous n'avons pas vu le soleil monter sur l'horizon, et le temps a passé sans que nous nous en aperçussions, absorbés par la contemplation

(1) M. Poussielgue (p. 89) fait venir le nom de la grotte d'un squelette de mastodonte presque entier qui serait dans cette salle. Je n'ai pas vu ce squelette, et cette explication du nom de *Mammoth-cave* n'est pas celle que nous a donnée notre guide.

de toutes ces étranges choses qui se déroulaient devant nous. Faut-il ajouter que ce déjeuner, si frugal qu'il fût, était assaisonné d'un tel appétit, de tant de bonne humeur, et empruntait une saveur si particulière au monde de dômes, de roches, d'arceaux et de colonnes au milieu desquels il était servi, qu'il nous parut délicieux?

Reprenant notre course, nous arrivons au bord de l'*abîme sans fond* (*bottomless pit*). Il est bon d'ajouter que si cette excavation paraît en effet *bottomless*, elle n'a que 175 pieds de profondeur. C'était là la limite des excursions dans cette direction jusqu'en 1838 ; mais à cette époque on jeta sur « l'abîme sans fond » un pont de bois, qu'on n'a pas oublié, bien entendu, d'appeler le *pont des Soupirs,* et alors fut découverte la plus belle et plus intéressante partie de la grotte.

Nous passons le *Shelby's dome,* élevé de 60 pieds, et où la trace des eaux est encore très-apparente; puis la galerie s'abaisse tout à coup jusqu'à n'offrir plus qu'une hauteur de quatre pieds. C'est la *Valley of humility*, qui débouche par une ouverture circulaire, la *Trappe de l'Ecossais* (*Scotchman's trap*), dans la *Lower Branch*, d'où nous arrivons dans un passage curieux au point de vue de celui de notre petite bande qui a atteint un respectable développement physique. Cet endroit d'*attraction* a reçu le nom euphonique de *fat man's misery*, « la misère de l'homme gras. »

Fat man's misery est un passage étroit, tortueux, de cinquante yards de longueur (le *yard* vaut 91 centimètres), creusé dans la roche dure par l'action de l'eau. La partie inférieure de ce passage varie de 18 *inches* (50 centimètres à peu près) à trois pieds, et la voûte a une hauteur de quatre à huit pieds. Cela contraint les pauvres voyageurs aux postures les plus invraisemblables, mais en réalité les plus pénibles pour les *fat men*.

On débouche dans une grande salle de belle et régulière architecture, nommée à juste titre *the great relief* (le grand repos). Le plafond de cette chambre présente de grandes stalactites, chose assez rare dans la grotte qui, contrairement à ce que l'on croit généralement et à ce que je pensais moi-même en y entrant, n'est pas, à proprement parler, une grotte à cristallisations, mais simplement une succession de chambres remarquables par leur immensité et l'infinie variété de leurs aspects. Sous le rapport des cristallisations naturelles, la grotte de Han, dans le Luxembourg, me paraît incontestablement plus curieuse que la grotte du Mam-

mouth ; mais, au point de vue de la grandeur et de la diversité des spectacles, il n'y a aucune comparaison possible.

Voici cependant une curieuse chambre à stalactites, et qui mérite parfaitement son nom bizarre, c'est la *Bacon chamber* (la chambre aux jambons) ; il y a là une des plus jolies collections de jambons et d'épaules roulées (le tout en carbonate de chaux), que l'on puisse rêver ; on dirait une véritable chambre à fumer le porc. Le carbonate de chaux se montre tout à fait fantaisiste et original.

C'est là que commence l'avenue qui nous conduit à une espèce de lac, sombre et noirâtre, qui a reçu le nom de *la mer morte* (*the dead sea*). Le nom est bien choisi ; il y a une terrible grandeur dans cet endroit : seulement, nos connaissances en mythologie sont renversées complétement : nous avons d'abord passé l'*Abîme sans fond*, et maintenant nous arrivons à la rivière du *Styx*.

Nous voici en effet au bord de ce cours d'eau, qui s'étend devant nous, sombre et profond, dans son encaissement de rochers. Celui qui pourra peindre l'infinie variété de la création saura seul donner une idée de ce merveilleux site souterrain. On se penche ému malgré soi, on prête l'oreille, et on entend dans l'obscurité les refrains de sources invisibles. Quel est ce frémissement qui semble passer sur nos têtes comme le vent sous les voûtes endormies d'un vieux château ? Les bruits ont réveillé les bruits : c'est « l'éternel murmure du lac infernal » dont parle Homère. La rivière a quarante pieds de profondeur et cinquante de largeur : on peut en suivre le cours pendant cent cinquante mètres, après quoi elle se perd, ignorée, et rejoignant probablement, par une communication inconnue, la *green river*.

Le *Natural bridge*, le pont naturel traverse le Styx, à dix mètres environ de hauteur. C'est un tout autre aspect de la rivière, le plus étrange peut-être, parce que tout cela est désert, désolé et effroyablement sauvage.

Nous reprenons notre course : elle nous conduit à une masse d'eau silencieuse, endormie, le *Lac Léthé*. C'est en effet un véritable lac, dont les dimensions sont très-étendues, et au-dessus duquel la voûte de pierre s'étend à 90 pieds de hauteur. Nous nous embarquons. Cet embarquement nocturne me rappelle, mais avec plus de grandeur dans le spectacle et une série de préliminaires plus étranges, les navigatious semblables que j'ai faites à Bergstesgaden, en Tyrol, et à Han, dans le Luxembourg. Il n'y a

pas de scène dans laquelle l'imagination ait plus de prise : le bateau s'avance silencieusement, glissant comme une ombre qui porte des ombres. A la pâle lumière des lampes, ce ne sont pas seulement le bateau et ses passagers qui ont l'air de spectres, mais les blocs de rochers qui apparaissent confusément dans le lointain ont l'aspect de fantômes difformes, et leurs arêtes indécises, leurs contours qui semblent flotter encore, donnent cette idée fixe que quelque chose subsiste du chaos primitif. Je sens l'inutilité de mes efforts à tenter de rendre les pensées qui sont inspirées par une pareille scène ; mais elles sont d'une nature à ne pouvoir jamais être oubliées. Et cependant, avant de débarquer, j'avais, dans le creux de ma main, bu une ou deux gorgées du Léthé.

Nous prenons pied sur une rive formée d'argile d'alluvion. Cinq cents mètres de marche à travers le *great walk*, dont la voûte de carbonate de chaux paraît composée de nuages amoncelés, nous conduisent à la rivière Echo.

Il y a des vues plus sublimes, plus effrayantes que celles de l'*Echo river*, mais nulle part les deux sens de la vue et de l'ouïe n'ont vibré à l'unisson d'une façon plus complète et plus agréable. Notre bateau commence par nous faire passer sous une voûte tellement basse, que nous ne pouvons la franchir qu'en nous étalant sur les genoux et sur les mains, et même un peu plus bas, position d'autant moins agréable que le bateau est passablement humide et mouillé à l'intérieur,

Heureusement cette voûte écrasée ne dure que pendant quelques mètres. Elle s'élève ensuite à une grande hauteur. A certaines places, la rivière atteint jusqu'à 200 pieds de largeur ; l'eau en est claire et transparente. Un peu plus loin notre guide, qui se tenait silencieux sur le devant de la barque et nous donnait l'impulsion, émit une sorte de note plaintive, puis se tut. Alors de très-loin, comme d'un autre monde, vint une sorte de mélodie, comme si une masse de voix très-douces eussent repris le chant, et le répétâssent de plus en plus faiblement. Nous étions tout émus. Pendant longtemps nous avons ainsi chanté à l'écho, écoutant avec ravissement les accords que les eaux de la rivière nous rapportaient vibration par vibration. Le son flottait paresseusement sur ces ondes endormies, et nous ressentions un certain effroi à rompre ainsi cette imposante paix de la grotte. C'é-

tait l'idéal de la contemplation de la nature dans une de ses plus sublimes manifestations.

L'instinct de la réalité nous est revenu avec l'idée que l'*Echo-river* contient des poissons et des écrevisses privés du sens de la vue, *eyeless*. Nous sommes restés longtemps à essayer d'en prendre, mais sans succès. Ceux que nous avons vus nous ont échappé, et ceux que nous rapportons en France ont été achetés à *Cave-hotel*, à raison de trois dollars le b[illegible]. Nous avons pu examiner à notre aise ces curieux spécimens de la faune souterraine ; ils ne paraissent pas précisément *eyeless*, sans yeux, mais plutôt *blind*, aveugles ; l'organe est atrophié, recouvert d'une sorte de membrane qui est blanchâtre, comme le reste de l'animal. Ces poissons, chose étonnante, sont vivipares ; ils font leurs petits vivants et sans déposer leurs œufs à la façon des autres espèces. On rencontre de temps en temps dans la *green river* des poissons aveugles et blancs qui se sont échappés par la communication souterraine existant entre ce cours d'eau et l'*Echo-river;* mais, du moins à ce que prétend notre guide Nicholas, ces transfuges ne tardent pas à être dévorés par les poissons ordinaires de la rivière. En revanche, ces derniers se rencontrent de temps en temps dans les cours d'eau de la grotte, où ils ne sont pas non plus destinés à une longue existence.

Nous reprenons notre course, une fois débarqués, après un dernier regard donné aux rivages d'*Echo-river*, et un dernier cri jeté à ses multiples échos. Nous suivons une grande avenue, *Silliman's avenue*, où nous rencontrons plusieurs sources et quelques chambres intéressantes dont les noms m'échappent, et nous escaladons une sorte de colline assez justement nommée *the hill of fatigue*, où un rocher représente, pour les gens d'imagination, la proue du *Great-Western*, un autre un gigantesque lapin blanc, etc. La *Rhoda's arcade* nous conduit au *Lucy's dome*, l'une des plus grandes voûtes de la grotte, dont les parois semblent tendues de draperies colossales.

Nous voici au *pass of El Gohr*, passage ainsi nommé probablement par un voyageur qui revenait d'Arabie. C'est un défilé étroit, étranglé, dans lequel les cristallisations prennent les formes les plus curieuses. C'est une succession de draperies, un petit vestibule avec des frises et des moulures doriques, un labyrinthe étrange et fantastique ; c'est un bloc de rocher qui semble n'être adhérent à rien et être près d'écraser le visiteur ; ce sont de

cristaux de gypse noir qui, adhérents au plafond, paraissent une multitude de mouches ; c'est une table naturelle, en roc vif, dont le grain est d'une finesse étonnante. Puis voici, au centre de l'avenue, le dôme de Corinne, le dôme de Stella, l'entrée de plusieurs grottes encore inconnues, encore inexplorées, et une source, l'*Hébé spring*.

On atteint, par une escalade assez pénible, l'avenue suivante, qui a reçu le nom de « vignoble de Marthe » (*Martha's wineyard*). Les grappes de ce vignoble sont de très-bizarres stalactites de carbonate de chaux, qu'un oxyde de fer quelconque a colorées en bleu et en noir ; une autre stalactite très-allongée imite, à s'y méprendre, le cep. Comme ressemblance, c'est frappant ; comme effet, c'est excessivement pittoresque : mais l'idée ne vient pas de goûter aux fruits de cet arbre de la mort.

Cent pas plus loin est le Saint-Sépulcre, sorte d'*arcosolium* naturel, où se déploie une grande profusion de draperies et de tentures.

A ce moment le guide nous remplit, à même le bidon qu'il a apporté, nos lampes à pétrole, dont la flamme commençait à pâlir. Alors s'engage entre nous une conversation que nous reprenons souvent, presque involontairement : que ferions-nous à nous six si un accident arrivait à notre guide ? *Quid* si le pétrole nous manquait, si nos lampes s'éteignaient ? Nous sommes à près de six heures de marche de l'entrée de la grotte : devrions-nous rester en place ou chercher à retrouver à tâtons notre voie, au risque de tomber à chaque instant dans les précipices ou les cours d'eau, ou de nous engager dans des avenues non encore explorées ? Ce sujet d'entretien manquait de gaieté, mais malgré tout nous y revenions toujours.

Nous sommes arrivés à la dernière avenue de la « longue route » qui, au point de vue de la beauté et de l'*attractiveness*, est de beaucoup la plus remarquable de la grotte. En l'honneur du professeur Cleveland, minéralogiste distingué, cette galerie a reçu le nom de *Cleveland cabinet*. Vraiment magnifique, elle est remplie de formations stalactites et stalagmites que l'on ne peut rencontrer ailleurs. Elle se compose sur toute son étendue d'une arche parfaitement formée, parfaitement régulière, de dix-huit mètres de largeur environ sur seulement trois mètres et demi de hauteur, ce qui permet d'étudier les essaims de pierres précieuses qui se sont cristallisées à chaque endroit du plafond. Ces forma-

tions, composées de sulfate de chaux, sont, à certaines places, d'une blancheur éblouissante (c'est de l'albâtre en formation); dans d'autres endroits, ce sont de véritables diamants. Certains cristaux offrent une ressemblance frappante avec des plantes de céléri; un grand nombre s'épanouissent en forme de roses, d'autres ont l'apparence délicate du lis, d'autres forment un véritable fronton de feuilles d'acanthe. Cette avenue est l'orgueil de notre guide; il nous fait arrêter à chaque instant, devant chaque fleur: il en est fier, il se sent chez lui, il fait les honneurs de son palais. A diverses reprises, la route est couverte de délicates efflorescences, blanches comme la neige, que Bayard Taylor a appelées avec raison *a mamillary crystallization* (1). Dans d'autres endroits, un horticulteur savant trouverait la reproduction de toutes les plantes connues. Et quand on pense que ces formations d'albâtre ont probablement mis des milliers d'années à se produire!

Quoique l'avenue de Cleveland soit la plus grande curiosité de la grotte, je préfère ne pas la décrire en détail : une pareille énumération serait ennuyeuse et ne pourrait donner la moindre idée de la beauté de chaque chose. Je me borne à noter *the last rose of summer* (la dernière rose de l'été), admirable fleur blanche, au centre de la galerie, et qui a 25 centimètres de diamètre, et la *diamond grotto,* la grotte aux diamants.

A la fin de l'avenue de Claveland nous nous trouvons à la base de la Montagne Rocheuse (*Rocky mountain*). C'est en effet une montagne élevée, dont l'escalade dure assez longtemps et est assez fatigante et assez difficile pour avoir failli faire reculer un de nos compagnons. Quelle position aussi que celle de sept personnes qui tentent l'escalade d'une montagne dans l'intérieur d'une autre montagne! Enfin nous avons atteint le sommet, nous nous sommes trouvés sous une immense voûte, bien plus élevée que nous encore, et avec, sensation nouvelle, les ténèbres au-dessus de nous, autour de nous, au-dessous de nous, des ténèbres que rien ne pouvait dissiper.

> L'espace immense entrait dans cette forme noire,

et nous étions bien « face à face avec l'immensité fantôme » dont parle Victor Hugo. Un grand feu ne réussit pas même à nous faire apercevoir la voûte, qui était à cent trente mètres au-dessus de

(1) Stump Forwood, p. 121.

nous. Cela donne un vertige d'un genre spécial, quelque chose comme « la peur du noir » qu'éprouvent les petits enfants. Les guides n'insistent pas, du reste, pour faire gravir cette montagne.

Nous descendons le versant opposé, et nous arrivons dans *Crogan's hall*, immense salle de soixante-dix pieds de hauteur, fin de la *longue route*, et où on trouve de belles stalactites. Mais la curiosité de cette salle consiste moins dans ses parois et ses dimensions que dans le fameux *Maelstrom*, gouffre de 190 pieds de profondeur, du moins pour ce qui en est connu. Voici ce qu'on raconte par rapport à ce gouffre, et, quoi qu'il ait déjà été publié, je tiens à résumer le récit de M. Stump Forwood :

M. W. Courtland Prentice, jeune homme intrépide, était venu à la grotte, en compagnie de son ami le docteur Wright, dans l'intention d'explorer cet abîme qu'on ne connaissait pas encore. M. Proctor, le propriétaire des grottes, avait précédemment offert au guide Stéphen 3,000 francs s'il consentait à y descendre, mais celui-ci n'avait pas osé le faire. Pour cette tentative, M. Proctor se munit d'une longue et très-forte corde ; on la dispose ; on commence par fixer à son extrémité un fort quartier de rocher que l'on agite dans le gouffre, pour faire tomber les roches qui auraient pu être ébranlées : quelques-unes tombent en effet, et on les entend rebondir avec le bruit du tonnerre.

Alors le jeune héros de l'aventure, la tête le mieux entourée et protégée qu'il peut, commence sa descente. Des pierres tombent de temps en temps à ses côtés, aucune ne l'atteint. Quarante pieds plus bas, il rencontre une source, il craint que l'eau n'éteigne sa lumière, mais il réussit à la protéger. Il arrive à 190 pieds de profondeur et trouve le fond du gouffre, fond parfaitement circulaire, de six mètres de diamètre, avec dans un point une petite ouverture qui conduit à une salle belle, mais de peu d'étendue. Il trouve là de beaux blocs de silex noir, tels qu'on n'en voit nulle part ailleurs dans la grotte. Enfin, s'arrachant à ce spectacle, il fait signe à ses amis de le remonter jusqu'à un endroit du puits où il a observé une ouverture. Revenu à cette hauteur, il prend son élan, saute dans l'ouverture, et défait la corde de sa taille, comptant la tenir à la main : hélas ! il la lâche et elle reprend le milieu du puits ! La situation était terrible, d'autant plus terrible que ses amis ne pouvaient en rien connaître : sans se désespérer, il fait un long crochet avec la tige de sa lanterne, et, s'avançant à

l'orifice autant qu'il peut le faire sans tomber, il parvient à ressaisir la corde. L'ayant cette fois solidement assujettie à un quartier de roc, il commence l'exploration de la galerie, mais, deux cents mètres plus loin, il est arrêté par un éboulement qu'il ne peut franchir. Il revient alors à l'ouverture donnant sur le gouffre, aperçoit de l'autre côté une ouverture semblable, mais, ne pouvant l'atteindre, se passe de nouveau la corde autour du corps et fait signe à ses amis de le remonter. La corde, mal ajustée, le fait cruellement souffrir; mais un péril nouveau et plus grave se présente : il est encore à cent pieds du haut du puits quand des cris de terreur lui apprennent que la corde, échauffée par le frottement contre les pièces de bois que l'on a mises pour le soutenir, vient de s'enflammer. Quelle position! heureusement on peut éteindre le feu avec une bouteille d'eau que le jeune homme lui-même avait apportée, et il arrive sain et sauf en haut, aussi calme qu'au départ. Son ami le docteur Wright, ne pouvant supporter tant d'émotions, s'était évanoui.

Le jeune aventurier avait gravé son nom à l'extrémité inférieure du gouffre, personne n'est retourné l'y voir.

Nous sommes revenus par la route que j'ai décrite, et qui est la seule, jusqu'au lac Léthé. Mais quelques avenues plus loin nous nous sommes engagés dans un chemin excessivement difficile et même dangereux en cas de chute, qui a reçu le nom de *tire-bouchon*. Pendant une heure à peu près, nous sommes montés absolument à pic, nous aidant des pieds et des mains à chaque saillie de rocher, passant par des endroits où il paraissait impossible qu'un homme pût se glisser, surmenés de fatigue et épuisés par cette invraisemblable ascension, vrai travail d'Hercule. Quand enfin, de roche en roche, de passage en passage, nous sommes arrivés, à l'aide de toutes les parties du corps à la fois, jusqu'à une saillie de rocher d'où nous nous sommes retrouvés dans la grande galerie d'entrée, quand surtout nous avons aperçu les quelques restes du jour qui s'éteignait filtrer à travers les plantes tombantes, alors ç'a été un grand cri de joie partant, avec un unisson touchant, de nos six poitrines, et nous nous sommes adressés au soleil couchant dans les termes affectueux dont on accueille un ami après une longue séparation.

Nous avons le lendemain regagné Cave-City par la route invraisemblable déjà suivie. C'était dimanche, et nous nous en apercevions aux costumes presque élégants des pauvres paysans dont

les habitations sont desséminées dans les bois que nous traversions. En chemin, nous croisons un jeune homme à cheval : il porte à la main un gros livre à fermoirs. C'est le fils d'un de ces humbles *hacienderos* qui apporte la Bible dont la lecture va être faite par le chef de la famille.

Les bois que nous traversons ne contiennent pas de très-gros arbres : ici comme dans bien d'autres endroits le feu a passé, et les gens du pays se rappellent avoir entendu dire par des vieillards que leurs grandes forêts ont été ravagées, il y a près d'un siècle, par un immense incendie. Au reste, ce qu'il y a d'arbres à exploiter est tellement supérieur aux besoins de la rare population du pays qu'il s'en fait un gaspillage incroyable : on abat un arbre, on prend dans le diamètre de cet arbre la plus belle planche qu'on peut trouver, et le surplus est abandonné; par suite, nous apercevons de tous côtés des restes de beaux arbres abattus. Quand on fait un défrichement, jamais on ne se donne la peine d'abattre les arbres : à un mètre du sol, à peu près, on fait dans le tronc une forte entaille circulaire ; la séve ne monte plus, l'arbre meurt, et ne fait plus trop d'ombre pour empêcher l'herbe ou les récoltes de pousser. Seulement tous ces squelettes d'arbres que l'on aperçoit dans les prairies, dans les exploitations, donnent au paysage un grand air de tristesse ; ils paraissent tendre en haut de grands bras décharnés et protester contre le triste état auquel les a réduits la main d'un pionnier à demi civilisé.

XV

DE L'OHIO AUX MONTAGNES BLEUES.

La route de Louisville à Cincinnati traverse un assez beau pays, qui paraît riche, prospère et bien cultivé. Je n'en parlerais pas si un triste souvenir ne me revenait à l'esprit. A mi-chemin entre les deux villes, notre train s'arrête tout à coup, presque subitement : on sait que toutes les lignes de chemins de fer des États-Unis, ou à peu près, ont adopté un frein d'une grande puissance, le *westinghouse air brake*, qui permet de produire un arrêt extrêmement rapide, même sur un convoi lancé à grande vitesse. Je demande au conducteur du train la cause de cette halte; il me répond d'un air indifférent : «C'est un homme qui vient d'être

tué par la locomotive. » En effet, chose assez étonnante, un homme s'était endormi sur la voie : la locomotive ayant sifflé sans l'éveiller, on avait essayé, mais trop tard, de renverser la vapeur et de serrer les freins, et le *cow-catcher*, le chasse-vache, avait projeté le malheureux au loin, en lui enlevant la partie postérieure de la tête. Au reste, on n'est pas resté longtemps à délibérer; les restes du mort ont été mis dans le fourgon aux bagages, sur un matelas de *sleeping-car*, et le train a repris sa course. A la station suivante, le cadavre a été descendu dans la *waiting-room*, et le conducteur du train a eu le flegme, une fois cette triste besogne accomplie, de donner le signal par ces mots : *All right!*

Il faut bien reconnaître qu'en France, où nous sommes encore assez arriérés pour munir de haies nos voies ferrées, les accidents de ce genre doivent nécessairement être moins fréquents. Au reste, pendant tout le temps que nous sommes restés aux États-Unis, il ne s'est pour ainsi dire pas écoulé un seul jour où les journaux ne nous aient apporté le récit d'un nouvel accident de chemin de fer. Cette fréquence des accidents tient à plusieurs causes. Beaucoup de lignes sont mal entretenues, et les rails, déjetés, exfoliés par un long usage, surtout quand ils sont en fer et non en acier, ne peuvent plus retenir les trains (1). Certains renferment des courbes tellement étroites qu'elles n'ont pas plus de 125 mètres de rayon, ou des pentes d'une telle rapidité qu'on en cite beaucoup qui atteignent 25 millimètres par mètre. La plupart des lignes, souvent sur une immense étendue, sont à une seule voie, et nous avons vu quelquefois, à la même station, trois ou quatre trains qui attendaient que le nôtre fût passé pour reprendre leur course en sens inverse. Il n'est pas jusqu'à l'exces-

(1) Les lignes américaines, construites indépendamment l'une de l'autre, sans aucune *connexion* entre elles et sans idée générale d'ensemble, sont dues, comme on sait, à l'initiative de sociétés privées. Par suite, la distance entre les rails a varié avec le programme et souvent avec les ressources de la compagnie : certaines voies présentent un écartement de 2 mètres, certaines autres le réduisent à moins d'un mètre. Il est arrivé qu'un chemin de fer, qui n'était que le prolongement d'un autre antérieurement existant, a été construit avec une largeur de voie différente; quand on a compris le vice de ce système, on a essayé d'y remédier en établissant une voie étroite, *a narrow gaudge*, au milieu de la première, et, pour arriver à ce résultat, on s'est contenté le plus souvent de poser un nouveau rail, à la distance voulue d'un des rails de l'ancienne voie, de sorte qu'il y a un rail qui sert toujours, au lieu que les deux autres sont utilisés alternativement, selon que le train qui passe emprunte *the large gaudge* ou *the narrow gaudge*. Cela présente un grave inconvénient, c'est qu'un des trois rails adhérents aux mêmes traverses s'use et devient hors de service alors que les deux autres peuvent encore être employés pendant longtemps.

sive longueur des wagons, 15 mètres en moyenne, qui ne doive contribuer également à rendre plus fréquents les déraillements. Enfin, les ponts et les viaducs entièrement construits en bois, les tunnels étançonnés en bois sans maçonnerie, constituent autant de dangers. L'absence de ballast sur beaucoup de voies peut également être dangereuse; en effet, posées immédiatement sur le sol, les traverses des rails, qui n'ont d'ailleurs subi aucune préparation contre l'humidité, pourrissent vite. Si le sol est argileux, il s'imprègne d'eau et ne leur offre plus une base assez stable. Dans tous les cas, il se dégrade promptement; la maçonnerie et les travaux d'art peuvent aussi éprouver, par suite du manque de ballast, des trépidations qui compromettent leur solidité et détériorent le matériel roulant. Telles sont, je crois, les principales critiques à adresser aux chemins de fer américains.

Cependant, il ne faut rien exagérer. Si les accidents sont nombreux, le réseau des voies ferrées est tellement étendu que la proportion n'établirait peut-être pas qu'il fût plus dangereux de voyager en Amérique qu'en France. Les Etats-Unis seuls renferment en ce moment une longueur de chemins de fer presque égale à celle du reste du globe; et combien de nouveaux sont en construction (1)!

Après avoir traversé l'Ohio, « la belle rivière, » comme disaient les pionniers français qui ont été les premiers colons du pays (2), nous sommes arrivés à Cincinnati. C'est une grande et belle ville de 220,000 habitants. Je ne sais si les Français qui l'ont fondée en 1789 étaient des Normands, mais elle a cela de curieux qu'elle est située sur l'Ohio absolument dans la position de Rouen sur la Seine, qu'elle est entourée de hauteurs à peu près semblables à celles qui encadrent le chef-lieu de la Normandie, et qu'elle a de l'autre côté du fleuve deux faubourgs, New-Port et Covington, qui

(1) Le *Manuel des chemins de fer aux États-Unis*, par H. W. Poor, vient de paraître pour 1877-1878 et donne, dans l'introduction, des détails intéressants sur la plupart des lignes de l'Union pendant l'année 1876. Il en résulte que le produit brut des chemins de fer a été inférieur de 5,807,000 dollars, quoique les chemins de fer aient un développement de 1,749 milles en plus. Au moyen d'économie dans les dépenses d'exploitation, cette diminution dans le produit brut ne s'est pas fait sentir dans le produit net, qui a été de 946,000 dollars plus considérable qu'en 1875. — Les chemins de fer des États-Unis ont maintenant une étendue de 73,508 milles (118,347 kilomètres); à la fin de 1867, il y avait 39,276 milles exploités. Cependant, quoique les chemins de fer aient doublé, la population n'a augmenté que de 23 pour cent. (Extrait d'un article du *Times*, traduit dans le *Journal officiel* du 11 août 1877.)

(2) Le mot *Ohio* lui-même, en langue sauvage, signifie « belle rivière ».

ressembleraient tout à fait au faubourg de Rouen Saint-Sever, s'ils n'étaient séparés par un affluent de l'Ohio, la Licking-River.

Obéissant aux idées à la fois romantiques et républicaines du siècle, les fondateurs de la ville l'appelèrent *Urbs Cincinnati*, sous prétexte que les terres voisines sont fertiles et que Cincinnatus était laboureur. Le vainqueur des Sabins était, du reste, tellement à la mode que, quelques années auparavant, on avait établi l'ordre de Cincinnatus, décoration civique héréditaire, que Washington supprima comme protestant contre les théories égalitaires de l'Amérique.

C'étaient les vignes qui formaient à l'origine la richesse de la ville : tous les coteaux voisins en étaient couverts, et le commerce du vin était aussi prospère dans la *reine de l'Ouest*, comme on disait alors, que l'industrie des *pork-packing-houses*. Hélas ! les vignes ont disparu depuis longtemps, détruites par une maladie inconnue qui n'était peut-être que le phylloxera, et les coteaux qu'elles recouvraient sont arides et dénudés.

Ils ont disparu aussi, les Français qui avaient fondé la ville, et ils y sont à peine représentés maintenant. Ils ont été remplacés par les Allemands, et la colonie germanique s'élève actuellement à environ 75,000 âmes. C'est dans la partie supérieure de la ville qu'elle a élu domicile, au delà d'un canal qui a été appelé *der Rhein*, et ce nom est tellement devenu celui du canal qu'on ne nous disait pas autrement, pour désigner la partie supérieure de la ville ou celle qui s'étend au bord de la rivière, que « le quartier au delà du Rhin » ou « le quartier en deçà du Rhin ».

Parmi les hauteurs qui dominent la ville, il y en a une sur laquelle on crée en ce moment à grands frais un parc, cette idée fixe de toutes les villes de l'Union; il y en a une autre, dominant le fleuve, qui a été appelée l'*Adams mount*, du nom du président Quincy Adams, qui, au commencement du siècle, y avait posé la première pierre d'un observatoire qui n'existe plus (1). L'histoire de cet observatoire mérite d'être racontée. Le président Adams, qui était du reste un des hommes les plus remarquables qu'aient produits les Etats-Unis, et dont la statue est à juste titre dans le Capitole de Washington, était, en sa qualité de puritain et de franc-maçon, fort hostile aux idées religieuses. Quand il posa la

(1) On monte au haut de l'*Adams Mount* par un « chemin de fer à la ficelle », semblable à ceux de Bude, de Lyon, etc.; c'est, je crois, le seul qui existe aux États-Unis.

première pierre de son observatoire, il développa cette idée que ce n'était plus la croix chrétienne qui venait s'implanter sur le haut des montagnes, mais la science et les découvertes modernes. Un missionnaire passionniste avait retenu ces paroles ; il ne possédait ponr toute fortune que 32 piastres, ce qui est peu pour bâtir un couvent. Il se mit à l'œuvre néanmoins et vécut de dons et d'aumônes jusqu'au jour où, l'observatoire n'ayant décidément pas réussi, il l'acheta, avec le concours de l'archevêque et à l'aide de souscriptions volontaires, et en fit un couvent de son ordre. Bientôt on y construisit deux églises, une pour les Allemands, l'autre pour les Irlandais, « deux peuples qu'il ne faut jamais mettre ensemble », nous disait-on dans le couvent même. Et maintenant le monastère, que son fondateur dirige depuis de longues années, est en pleine prospérité. Quant au président Quincy Adams, du haut du Capitole, sa demeure dernière, il ne doit pas être content.

Cincinnati est une des rares villes des Etats-Unis où les catholiques soient en majorité. Ils comptent quarante-quatre églises, dont malheureusement deux ou trois seulement sont remarquables. La ville se distingue également des autres par le nombre de ses institutions littéraires, scientifiques et charitables. Comme monument, nous n'y avons rencontré de tout à fait curieux que son superbe *suspension-bridge*, l'un des plus beaux ponts suspendus que l'on puisse voir. Il a 420 pieds de longueur et 100 pieds d'élévation au-dessus de l'étiage du fleuve.

Il faut être sur l'Ohio pour apprécier complétement la hardiesse de ce pont. Nous avons eu du reste tout le temps de l'examiner du bord de notre steamer, en attendant que ce dernier se mît en marche. Nous sommes partis de Cincinnati pour remonter le cours de l'Ohio jusqu'à Huntigdon ; c'est une navigation très-longue, de vingt-sept heures à peu près. Chose rare aux Etats-Unis, les bateaux à vapeur qui font le service de cette ligne sont mal conditionnés, mal tenus, et leur mauvaise marche ne contribue pas peu à allonger et à retarder le voyage. On est du reste jusqu'à un certain point récompensé de ce contre-temps par la série de sites magnifiques entre lesquels on passe. Quand, le soir de notre départ, le soleil s'est couché derrière les montagnes boisées du Kentucky, irisant la surface de l'Ohio, c'était merveilleux de voir les hauteurs de Cincinnati, déjà enveloppées d'une brume dorée qui semblait de la poussière de soleil, s'éloigner peu à peu

et disparaître à mesure que s'affaiblissait cette splendide irradiation. Quand, le lendemain, il a allumé les sommets des collines de la West-Virginia, encore endormies dans les brouillards du fleuve, le charme de la navigation était autre et n'était pas moins grand. Vers midi, nous avons commencé à entrer dans la région des mines de fer et de charbon; à Ironton, chaque rive se montre couverte de hauts-fourneaux et de mines en activité. Ce pays doit être certainement l'un de ceux qui marchent au premier rang pour l'extraction du minerai et la production du fer, de la fonte et de l'acier. Enfin, dans la soirée, nous avons aperçu les lumières de la petite ville d'Huntigdon, qui se reflétaient dans le fleuve. C'était là que nous attendait le *sleeping-car* du train rapide qui devait nous emporter vers les Montagnes Bleues.

L'Ohio, qui reçoit soixante affluents, dont plusieurs sont navigables, l'Ohio, dont le courant est beaucoup moins rapide que celui du Mississipi, est une route très-fréquentée par le commerce. Le mode de propulsion des bateaux de marchandises est curieux et mérite une mention; c'est une roue pleine, placée à l'arrière, à l'endroit de l'hélice. Je ne sais pas si ce système vaut une hélice ou une paire de roues; j'en doute beaucoup. Ce qui est affreux, c'est cette sorte de beuglement qui, sur tous les bateaux, remplace le sifflet; c'est un sifflet aussi, mais bas, caverneux et donnant presque toujours la tierce. Il n'est pas besoin d'avoir le tempérament très-musical pour en être choqué.

Si je compare la navigation de l'immense affluent du Mississipi avec la puissante et inculte nature de ce dernier fleuve, si je cherche dans l'Ohio la poésie du Saint-Laurent, l'énergique beauté de l'Hudson, je n'y trouverai ni le même attrait ni le même caractère. Mais le paysage riant qui se déroule sur chaque rive, cette fertile et large vallée bornée de collines d'égale hauteur, sont également remarquables et pittoresques, quoique dans une gamme plus simple et plus douce. Peut-être, et sans que nous nous en rendions compte, l'Ohio a-t-il eu à nos yeux le tort de recevoir le dernier notre visite, alors que nous avions déjà l'esprit rempli des grands souvenirs que nous avait laissés le parcours des autres fleuves.

20 septembre.

Les Montagnes Bleues. Nous nous sommes réveillés au milieu

du plus splendide paysage qu'on puisse imaginer. Nous traversons les monts Apalaches, plus connus sous le nom de *Blue Mountains*, Montagnes Bleues. Elles sont ainsi nommées, je pense, à cause des perspectives bleuâtres, des lointains, des échappées à perte de vue qui s'y rencontrent à chaque moment, et entre lesquelles le chemin de fer circule avec une hardiesse et une variété inexprimables. J'ai dit avec quelle jouissance nous avons franchi les Alleghanies, quels sont les spectacles que nous avons traversés dans la vallée de la Juniata et en montant le fameux *lacet*, mais je crois que certaines vues des Montagnes Bleues sont au-dessus des plus belles qu'offrent les Alleghanies.

On nous avait dissuadés de prendre cette ligne : «Elle traverse les montagnes, elle est longue, elle marche mal.» Elle est longue en effet, mais comment s'apercevoir du temps qui s'écoule au milieu de sites si admirables? Le train marche fort bien, quoique au milieu de travaux d'art nombreux. Au reste, toujours ce même système primitif et rudimentaire dans la construction des ponts. Si, par exemple, la voie coupe une tranchée et qu'il faille réunir les deux talus un pont au-dessous duquel passera le chemin de fer, voici le mode employé : quatre forts madriers, arc-boutés deux à deux, soutiennent deux chaînes, et les deux chaînes ainsi placées en regard l'une de l'autre supportent une poutre chacune par une extrémité opposée. C'est sur cette dernière poutre comme milieu qu'est jeté le tablier. Il n'y a pas autre chose.

Nous nous sommes installés, pour traverser la Virginie et ses montagnes, dans un wagon d'un type particulier, qui peut être considéré comme le dernier mot du *comfort* et de l'agrément en voyage, un *drawing-car* (wagon-salon). C'est un compartiment immense, dont les dorures et les tapis ne sont que le moindre luxe. On est assis sur de grands fauteuils de velours, entièrement isolés et tournant sur un pivot; les parois latérales du wagon sont presque remplacées par d'immenses glaces, qui permettent au voyageur de voir tout l'horizon comme s'il était placé en plein air. Ce wagon n'est pas, comme les autres voitures du train, désigné seulement par un vulgaire numéro d'ordre, il a son nom à lui, comme les locomotives en France : notre *drawing-car* s'appelle *the Maid of the mist* (la Fille du brouillard). Chaque *pullman-car* a du reste également son nom particulier.

C'est dans cette élégante voiture que nous sommes arrivés à

White-Sulphur-Springs, la fameuse ville d'eaux de la Virginie. Cette station de bains n'est pas, comme Saratoga, par exemple, le rendez-vous de la *fashion*, on ne vient pas s'y montrer et y faire étalage de luxe ; c'est l'endroit de prédilection des malades sérieux qui ont confiance dans l'air pur de la montagne et les propriétés bienfaisantes de l'eau sulfureuse. A peu de distance sont beaucoup d'autres sources : *Sweet Springs*, *Sweet Chalybeate*, *Healing*, *Hot*, *Warm*, *Bath Alum*, *Jordan's Alum*, *Rockbridge Alum springs*, etc., qui sont fréquentées depuis que la création du chemin de fer en a rendu l'accès relativement facile.

Le versant Est des Montagnes Bleues me paraît avoir une analogie remarquable avec les monts du Tyrol. Ce sont les mêmes forêts de sapins courant jusqu'à l'extrême sommet de la montagne, les mêmes vallées encapuchonnées dans de petits coins perdus, les mêmes sites, non pas sauvages et désolés comme dans certaines parties de la Suisse, mais gais dans leur nature inculte et riants malgré leur grandeur. Nous passons Charleston et nous arrivons enfin dans la capitale des Etats-Unis, après toute une journée de trajet dans les plaines de la Virginie, peu intéressantes, habitées presque exclusivement par des nègres et par quelques planteurs à la longue barbe, au *sombrero* rabattu, que nous voyons se promener à cheval à travers leurs champs de maïs.

XVI

WASHINGTON.

C'est en 1790 que Georges Washington lui-même choisit l'emplacement de la future capitale des Etats-Unis, qui devait plus tard porter son nom. Se rappelant son ancien état (il avait été arpenteur-géomètre avant de devenir président de la république), il en fit le plan, en forme d'étoile, avec le Capitole comme centre, quinze grandes avenues comme rayons, et des rues transversales allant d'une avenue à l'autre. Les avenues correspondent à la position des quinze États qui faisaient à l'origine partie de l'Union et en portent les noms. En outre, quatre larges avenues, partant du Capitole, à angle droit les unes des autres, se dirigent vers les quatre points cardinaux et sont appelées *North*, *South*,

East et *West Capitol-streets*. Quant aux rues, un nouveau système a été mis en pratique pour les désigner. Celles qui vont de l'est à l'ouest le sont alphabétiquement, et il y en a deux portant chaque lettre; ainsi *A street North* est la première rue au nord d'*East Capitol-street*, *B street South* est la seconde rue au sud, etc. Ce système compliqué est extrêmement incommode pour qui n'y est pas habitué, et je doute qu'il soit très-pratique.

La première chose à voir à Washington, la seule curiosité, en réalité, c'est le Capitole. J'ai bien l'intention de ne pas dire un mot des autres monuments, qui sont officiels, poncifs, ennuyeux comme tout ce qui est fait sur commande et sur mesure (1). Le Capitole est situé un peu à l'est du centre de la ville, celle-ci s'étant accrue plus rapidement à l'ouest que son fondateur ne l'avait prévu. La première pierre en a été posée, *avec tous les rites maçonniques*, par le président Washington le 18 septembre 1793. On a depuis ajouté les *extensions*, deux grandes ailes en marbre blanc, qui paraissent plutôt des palais séparés, et le dôme central. C'est en 1851 que fut posée la première pierre des *extensions*, par le président Fillmore, également avec tout le cérémonial maçonnique, la franc-maçonnerie paraissant décidément être, aux Etats-Unis, une religion d'Etat.

Je ne veux pas entreprendre une description du Capitole ; j'en ai en ce moment deux sous les yeux, une en anglais, aussi sèche et ennuyeuse que possible, et une en français, ou à peu près, publiée à Boston. Sans le style tout à fait étonnant dans lequel celle-ci a été écrite, probablement à coups de dictionnaire, elle risquerait d'engendrer l'ennui à un aussi haut degré que la première ; mais le moyen de ne pas trouver un certain intérêt à la lecture d'une description dont toutes les phrases ressemblent à la suivante : « Les détails d'architecture se rapportent sous des titres appropriés à un ordre consécutif. »

Donc, sans insister trop longtemps sur notre visite au Capitole, je me contenterai de dire que c'est un grand monument de style grec, pastiche immense de tous les palais de ce genre, avec deux ailes trois fois trop grandes pour le *main building*, un dôme beaucoup trop large pour la colonnade qui paraît le supporter, le corps principal en pierre blanche et les deux extrémités en

(1) Excepté toutefois le *Smithsonian Institute*, à la fois musée et école, produit d'un legs de 2,500,000 fr. fait à la ville par James Smithson, le Girard de Washington.

marbre, ce qui forme une alliance d'un goût douteux. Deux escaliers aux larges marches donnent accès dans la rotonde. A l'intérieur, d'affreuses peintures (1), qui ont été payées 8,000 dollars chacune au colonel John Trumbull (ne forçons point notre talent! ce colonel aurait bien dû rester dans sa garnison); au-dessus, des sculptures grotesques, vraies charges d'atelier, exécutées par des Italiens dont je suis heureux de ne pas me rappeler les noms. Seule, la fresque de la coupole, bien dessinée, bien groupée, bien ordonnée, est jolie. Elle représente, bien entendu, l'apothéose de Washington, dont la perruque poudrée et à ailes de pigeon fait un bizarre effet en présence de Mercure, Vulcain et autres dieux.

Les deux corps de bâtiment formant ailes contiennent : l'un, la Chambre des représentants (*House of representatives*); l'autre, le Sénat. Au moment où nous visitons les salles de leurs séances, les deux assemblées sont en vacances, et les touristes peuvent par suite se passer la fantaisie de prendre place dans le fauteuil du président et de rappeler à l'ordre leurs amis qui sont dans l'hémicycle. Nous entrons ensuite dans la salle où siége la cour suprême, assez mal installée du reste dans un coin du Capitole, où elle ne présente pas beaucoup plus de mise en scène que la moyenne de nos tribunaux de première instance de province.

Le portrait fameux de Lafayette par Ary Scheffer, si popularisé par la gravure, est à la gauche du siége du président de la Chambre des représentants. C'est un des beaux portraits en pied qu'on puisse voir et l'un des rares portraits qui fassent partie de l'œuvre d'Ary Scheffer.

On arrive à la *Chambre des représentants* par la galerie nationale des statues, salle circulaire où chaque État de l'Union a droit, m'a-t-on dit, à deux billets de logement pour ses grands hommes, sans permission d'en faire admettre davantage, mais avec obligation d'en envoyer deux. Or il s'est trouvé que certains États n'ont pas produit de grands hommes, de sorte qu'il a fallu envoyer d'illustres inconnus, dont les statues paraissent mal à l'aise en si noble compagnie. Je ne sais à quel titre on a également placé dans ce panthéon une statue de Kosciusko. La statue de Thomas Jefferson, par David d'Angers, est un chef-d'œuvre. Malheu-

(1) L'*Arrivée de Christophe Colomb en Amérique*, la *Découverte du Missisipi*, le *Baptême de Pocahontas* (la première indienne baptisée); la *Déclaration de l'indépendance*.

reusement un marin à l'air terrible, dont le nom m'échappe, semble le menacer de son sabre d'abordage. Le voisinage de cette statue guerrière n'effraie pas, du reste, le brave Jefferson, qui continue à signer la déclaration de l'indépendance avec la même attitude ferme et déterminée. Lincoln est en face, en marbre blanc tout neuf. On peut le voir également en ville, au sommet d'une colonne trop mince, et fixant sur un palais qui se trouve de l'autre côté de la place des yeux tellement tristes et découragés que je n'ai pas douté un instant que ce ne fût le ministère des finances.

On sait en effet — j'ouvre une parenthèse — que les finances américaines sont loin d'être prospères. Sans doute on commence à se remettre de la crise ; après avoir successivement retiré de la circulation les billets de banque de *un cent* (un sou!), de *trois cents*, de *cinq cents*, remplaçant les premiers par des pièces de cuivre et substituant aux troisièmes des pièces de nickel, on s'occupe actuellement de faire rentrer les billets de *dix cents* et de *vingt-cinq cents*, par suite de l'émission de pièces d'argent de cette valeur. Quant aux pièces d'or, elles sont encore, dans ce pays de l'or, tellement à l'état de curiosité, que certaines dames en font des boucles d'oreilles; ceci n'est pas une plaisanterie, tout en paraissant, je le reconnais, en avoir l'air. Et cependant voici un peuple dont la crise financière remonte à plusieurs années avant celle de la France, et la France, à l'heure présente, a liquidé sa situation.

Il est facile de voir, quand on cause avec les Américains, que la seule chose qui leur fasse estimer la France, c'est la façon rapide dont elle a payé sa rançon de guerre. Pour tout le reste, ils ne nous aiment pas, disant que nous ne sommes pas un peuple sérieux et qu'ils ne sauraient nous comprendre. Le temps n'est plus où Thomas Jefferson proclamait que « tout homme a deux patries, la sienne et la France »; il est parfaitement certain que, pendant la dernière guerre, l'Amérique du Nord était portée pour la Prusse, et un habitant de Philadelphie me disait avec une brusque franchise : « Ce sont les Français résidant à New-York qui donnent à l'Amériqne la statue de Bartholdi : eh bien, ils ont tort, car ils devraient savoir que l'Amérique n'a jamais rien fait pour eux.» Voilà toute leur reconnaissance; Washington ne sera jamais la capitale d'une nation amie de la France, et le

Capitole n'abritera jamais, je le crains, un gouvernement qui recherche notre alliance.

Avant de quitter le colossal édifice, nous sommes montés au sommet du dôme, que couronne une énorme statue de la Liberté en bronze. Vue magnifiquement étendue sur Alexandria, sur l'anse majestueuse du Potomac, sur les hautes collines boisées qui dominent la ville, sur Mount-Vernon, l'ancienne demeure de Washington, bien humble et bien mesquine. On voit au bord de la rivière ce qu'il y a de bâti de cette énorme et affreuse chose qu'on appelle le *monument de Washington*. C'est une pyramide élancée, de dimensions gigantesques, qui, dans son entier, dépassera en hauteur la grande pyramide. Chacun est admis à contribuer à son achèvement, soit en argent, soit en nature : une grue est en permanence sur le sommet pour monter les pierres e les placer. Actuellement, ce singulier monument a atteint le sixième de sa hauteur future; je doute qu'il arrive à sa hauteur totale d'ici à quelques siècles.

Une chose dépoétise le panorama vraiment beau dont on jouit du haut du dôme. Pour dire quelle est cette chose, il faut révéler d'abord une habitude fort sale par elle-même et malheureusement très-répandue en Amérique : *tout le monde chique.* Dans le Sud même, les femmes ont adopté cet usage, et celles qui ne chiquent pas ont la passion, non moins désagréable, de se barbouiller les dents de poussière de tabac. Or, le dôme du Capitole, qui est de couleur blanche, est littéralement couvert, dans le voisinage de la lanterne, des traces jaunâtres et sales des chiqueurs qui l'ont visité. En Europe, on grave son nom sur la paroi du monument où l'on est assez naïf pour vouloir laisser un souvenir de son passage; en Amérique, on y lance sa chique.

Washington nous a paru manquer un peu de l'activité fiévreuse qui est le propre de toutes les villes de l'Union. La ville nous aurait vraisemblablement produit l'effet contraire au moment d'une session du congrès. Peut-être est-ce à cause du peu de population que la cité officielle renferme relativement à sa grandeur qu'elle a reçu en Amérique le surnom, sans doute un peu ironique, de *city of magnificent distances.*

XVII

RETOUR A NEW-YORK. — DÉPART.

Baltimore est la plus grande ville de l'Etat du Maryland, la cinquième des Etats-Unis comme population; c'est la ville où, pendant de longues années, s'est exercé le zèle apostolique de Mgr de Cheverus; enfin, nous voulions y rencontrer un de nos compagnons de route à bord du *Canada*, un de ces bons Pères sulpiciens qui résident au séminaire de cette ville. Toutes ces raisons ont fait que nous nous sommes arrêtés un jour dans l'aristocratique cité fondée au siècle dernier par lord Cecil Baltimore, alors gouverneur de la province du Maryland pour Sa Majesté Britannique. Mais vraiment il n'y a rien à voir dans cette grande ville, qui ressemble, sans originalité, à toutes les autres grandes villes que nous avons rencontrées sur notre route. La cathédrale catholique, la plus remarquable des nombreuses églises qu'elle renferme, est affreuse, d'un mauvais style grec, avec des vitraux jaune safran. Je crains bien pour la mémoire de Mgr de Cheverus qu'il en ait été l'architecte. Cette église possède deux tableaux d'un grand prix, dit-on, une *Descente de croix* et *Saint Louis enterrant les morts,* dons de Louis XIV et de Charles X. Ces tableaux sont malheureusement placés dans une telle obscurité qu'il est parfaitement impossible de les voir.

Il y a à Baltimore, comme à Washington et dans beaucoup d'autres villes de l'Union, un *Washington monument;* mais celui de Baltimore a cet avantage sur la pyramide tronquée de Washington, qu'il a un certain mérite artistique. C'est une colonne de pierre blanche, surmontée de la statue du « grand républicain, » — statue assez jolie du reste, mais d'une attitude un peu poncive, et tenant à la main cet éternel papier à demi déplié, qui est, suivant les statues, une constitution, une charte, une tragédie, un traité, le plan d'un monument, etc. — et qui n'a l'air de rien de tout cela. La magnifique vue que l'on a sur la ville du haut de cette colonne mérite qu'on gravisse les deux cents marches qui conduisent à la plate-forme.

Baltimore est l'archevêché catholique métropolitain des Etats-Unis; c'est là que s'est réuni, en 1831, le premier concile catho-

lique tenu dans le Nouveau-Monde. Nous y avons retrouvé à l'œuvre la société de Saint-Sulpice, dont nous avions déjà, en passant à Montréal, constaté l'admirable dévouement et la bienfaisante influence. Ici comme à Montréal, son collége est insuffisant pour le nombre des élèves. Il faut ajouter, à la gloire de notre patrie, que ces infatigables instituteurs sont presque tous Français.

Si Baltimore peut être considéré comme l'un des boulevards de la foi aux Etats-Unis, il en est autrement de Philadelphie, où nous sommes passés en quittant cette ville. J'ai déjà parlé de la capitale de la Pennsylvanie, et je n'ai pas l'intention de revenir sur tout ce qu'elle présente d'intéressant et de remarquable. Je me bornerai à transcrire ici, à titre de curiosité, la liste des cultes qui y existent (et encore l'auteur de cette énumération avertit-il qu'elle est fort incomplète). Il est difficile de ne pas convenir que le sentiment religieux doit être bien superficiel en Amérique, pour se plier sans effort aux dogmes les plus opposés, mais rien ne m'a plus complétement prouvé la vérité de cette assertion que la liste suivante des confessions pratiquées à Philadelphie :

10 églises baptistes;
2 congrégationales;
6 de l'association évangélique;
1 protestante française;
9 de quakers orthodoxes;
8 des amis, ou quakers non orthodoxes;
8 synagogues;
1 synagogue réformée;
31 églises luthériennes (anglaises, allemandes ou suédoises);
100 églises méthodistes épiscopales;
4 églises de frères-moraves;
3 églises swedenborgiennes;
77 églises presbytériennes;
13 églises presbytériennes réformées;
11 églises presbytériennes unies;
93 églises protestantes épiscopales;
5 églises épiscopales réformées;
15 églises hollandaises réformées;
43 églises catholiques romaines;
2 églises unitaires;
4 églises universalistes.

En tout, 446 temples, appartenant à 21 communions différentes. Et encore cette énumération ne comprend-elle ni les libres penseurs et les rationalistes, ni les adeptes de la religion naturelle, ni les francs-maçons, dont le nombre va toujours croissant aux Etats-Unis. Enfin il est une association religieuse plus bizarre que les autres, et qui obtient, triste symptôme, une grande adhésion en Amérique ; c'est ce qu'on appelle en anglais, par un véritable abus de mots, le *spiritualism*, en français le *spiritisme*. Quand un homme a cessé d'être religieux, il devient superstitieux infailliblement. « Renfermé dès lors en lui-même, dit M. de Lamennais, n'ayant plus que des pensées sans règle, des volontés sans frein, des opinions sans certitude, il cherche à remplacer ce qu'il a perdu ; il travaille à se faire une religion avec des doutes, une morale avec des passions. »

Nous avons passé à New-York les deux jours qui ont précédé notre départ. Ce n'était pas sans une certaine émotion que nous voyions arriver l'instant du retour. Parvenus à la fin de notre promenade en Amérique, il nous semblait que nous la commencions à peine. C'est pour cela que j'ai voulu fixer quelques-unes de mes impressions, de peur que, comme les oiseaux qui suivaient notre navire au départ de France, elles ne m'accompagnassent que quelques jours, pour s'envoler ensuite. « Il en est, dit John Hunter, de l'habitude de mettre ses impressions par écrit comme de l'inventaire des marchands, sans lequel on ne saurait jamais ni ce que l'on a ni ce que l'on n'a pas. »

XVIII

RETOUR.

23 septembre.

Même après un voyage trop rapide, après avoir eu à peine le temps de jeter sur un bout de papier quelconque des impressions dont beaucoup sont peut-être fausses, cela fait un effet incroyable de se retrouver à bord, les yeux dirigés vers la France, et de se retourner pour saluer d'un dernier regard le *warf* où l'on a abordé alors qu'on mettait pour la première fois le pied en Amérique.

Nous avons vu de la même façon que les Américains mangent,

c'est-à-dire que, sans nous laisser beaucoup de temps pour la digestion, sans presque respirer entre chaque bouchée, nous avons entassé morceaux sur morceaux, impressions sur impressions, souvenirs sur souvenirs. Maintenant, nous voici en route vers la France. Il ne fait ni beau ni mauvais, un temps gris, terne, humide : il fait triste. Tout le monde commence à s'arrimer. Nous ne sommes pas nombreux : cinquante-trois passagers de première et de deuxième classe, plus quarante-cinq de troisième, voilà tout ce que porte la liste, coquettement imprimée en rouge et en noir sur papier chamois, qui nous est remise au départ. L'aménagement intérieur du *Péreire* n'est pas tout à fait aussi confortable, du moins sous le rapport des cabines, que celui du *Canada*. Le *Péreire* est le yatch de la compagnie Transatlantique; c'est un marcheur exceptionnel, où l'on a tout sacrifié à la vitesse, et dans lequel, pour rendre ses flancs moins larges, il a fallu réduire les modestes espaces alloués à chaque voyageur. Heureusement, par suite du nombre restreint des passagers, chacun a pu obtenir une cabine pour soi tout seul. Ceci est important, car si, dans beaucoup de maladies, on trouve un soulagement relatif à conter ses souffrances, il n'en est pas ainsi quand il s'agit du mal de mer, et les infortunés qui entretiennent de trop fréquents rapports avec le bidon en fer-blanc peint attaché au rebord de leur couchette n'aiment pas à le faire devant témoin.

24 septembre.

Triste traversée. Il fait mauvais temps; toutes les dames sont malades, à *une* exception près; de nombreux passagers ont la galanterie de suivre leur exemple. Il ne vient pas beaucoup de paquets de mer sur le pont, mais la pluie y tombe drue, serrée, par petites masses plutôt que par gouttes. Nous avons marché très-lentement, par suite d'un vent d'est très-fort, qui nous tient de bout avec obstination. La mer grossit et le navire roule extrêmement. On ne peut guère s'aventurer sur le pont, et tous les passagers de première classe encore valides sont couchés, dans un état d'apathie impossible à décrire, sur l'immense banquette de velours grenat qui fait le tour de la salle à manger.

Nous dépassons un grand steamer quatre-mâts de la *White Star line*, le *Celtic*, qui était parti de New-York en même temps que nous et avait, par gloriole, forcé sa vapeur au départ pour

laisser derrière lui le paquebot français. Les plus petits incidents sont les bienvenus quand ils viennent rompre, ne fût-ce qu'un moment, la monotonie de la traversée. La rencontre d'un espadon, d'une troupe de cachalots, surtout la vue d'un bateau à l'horizon suffisent pour tenir en haleine l'attention de voyageurs désœuvrés.

26 septembre.

Il est neuf heures du soir. Je viens de passer une demi-heure sur le pont, abrité par le grand-mât contre le vent, qui souffle en trombe et siffle en tempête. C'est quelque chose de très-curieux que ce sifflement particulier qui se produit dans les cordages et autour des vergues à l'approche d'un gros temps. Le ciel, qui a été beau pendant la journée, est redevenu noir comme de l'encre; des vagues blanchâtres passent de chaque côté du bateau, comme des ombres, et disparaissent avec une effrayante rapidité. Les gouttes de pluie vont d'un bout à l'autre du bateau comme des flèches. L'officier de quart, encapuchonné dans son *southwester*, dans son *sorouet*, comme dit le matelot, a un air de mauvaise humeur que comporte et explique la situation.

Impossible de dormir la nuit dernière; on avait assez à faire que de se tenir à deux mains aux rebords de sa couchette pour ne pas tomber. Les cheminées du steamer, d'un rouge si vif au départ, ne sont plus rouges; les grosses lames qui drossaient le navire par le travers les ont recouvertes d'une croûte de sel qui forme une sorte de peinture blanchâtre et brillante.

Nous venons de voir, à plusieurs reprises, un des plus curieux, des plus intéressants phénomènes que l'on puisse rencontrer sur mer. Vers une heure après midi, les matelots de vigie signalent à l'horizon, un peu à gauche de l'avant du navire, un ice-berg. La nouvelle circule, et, malgré le froid, malgré le vent, tout le monde, même les dames, est bientôt sur le pont pour apercevoir la montagne de glace.

D'abord, nous ne découvrons à l'horizon qu'une tache blanchâtre demi-circulaire, ayant à peu près l'aspect de la lune qui se lève. Mais bientôt la tache grossit et se fait montagne. On distingue parfaitement deux pics, dont un très-élevé, une vallée, une espèce de ravin. La masse est énorme, elle a au moins quatre fois la longueur du navire.

Mais voici un autre ice-berg, qui, lui, vient droit sur nous. Il n'est pas bien gros, à peu près les dimensions d'un bateau pêcheur; chose plus curieuse, il a presque exactement la forme d'un navire. Il passe à 150 mètres de nous à peu près. Il est d'une blancheur si éclatante qu'on dirait de la neige qui vient de tomber. Cette blancheur tient aux matières salines dont est chargé le glaçon. On sait en effet que la glace qui descend par les courants polaires peut avoir deux origines différentes, suivant qu'elle est le produit de l'eau douce ou de l'eau salée; de véritables glaciers peuvent glisser du flanc des montagnes, se détacher du rivage et dériver d'un seul bloc vers le sud; mais ceux que l'on rencontre le plus fréquemment proviennent de la congélation de l'eau salée. Les premiers, diaphanes, revêtent au soleil cette belle couleur d'un bleu pâle qu'on observe dans les Alpes; les seconds, ne dépouillant jamais à leur surface les cristallisations salines, n'abandonnent point cette apparence blanche et brillante qui fait penser à de l'argent mat.

Mais on signale une troisième banquise! Celle-ci est énorme et s'allonge sur l'horizon en une longue côte blanchâtre. Que de navires elle pourrait couler par une nuit noire ou par un temps de brouillard! Malgré soi on frémit, et on se répète tout bas les vers des *Voix intérieures* :

L'homme est sur un flot qui gronde,
L'ouragan tord son manteau.
Il vogue en la nuit profonde,
Et l'espoir s'en va dans l'onde
Par les fentes du bateau.

Sa voile, que le vent troue,
Se déchire à tout moment;
De sa route l'eau se joue;
Les obstacles sur sa proue
Se dressent incessamment!

A sept heures du soir, nouveaux étonnements. Rien au monde vraiment n'est aussi divers, aussi varié et aussi merveilleux dans sa variété que le spectacle de la mer. Tout y revêt un souverain caractère d'immensité et de puissance. Mais, de tous ces spectacles, lequel peut approcher de celui que nous venons d'avoir sous les yeux? Alors que la lune commençait à monter sur l'horizon et que le disque du soleil s'immergeait déjà dans la mer, les vi-

gies signalent successivement, presque en même temps, un, deux, trois, quatre ice-bergs. C'est une véritable émotion : notre route nous conduit droit sur eux. Heureusement, le temps est très-clair, le ciel s'est dégagé ; mais qui sait ce qui serait arrivé si la nuit avait été sombre ou le temps brumeux?

Le commandant fait changer la route. Il s'agit de passer entre deux des banquises, laissant à droite, et pas bien loin de nous, une d'entre elles qui est énorme. Tout le monde est sur le pont, suivant avec une anxieuse curiosité la progression de l'énorme montagne. C'est un spectacle émouvant s'il en fut. On dirait une falaise gigantesque, et les mille feux qu'y allument les rayons de la lune paraissent être des brasiers enflammés aux diverses arêtes de la montagne. Quand la banquise passe pour nous dans le champ de la lune, quand cette masse noire, encore agrandie par l'irradiation sur laquelle elle se détache, paraît au milieu de cette auréole fantastique, alors c'est sublime.

Ces dernières banquises n'ont pas de mouvement de progression, elles sont échouées sur les bas-fonds de Terre-Neuve, que nous traversons en ce moment. On peut donc les considérer, du moins pour quelques semaines, comme des récifs qui ne se trouvent pas marqués sur la carte.

28 septembre.

Des baleines ! En voici huit ou neuf qui jouent ensemble à mi-chemin de l'horizon. Nous passons en ce moment sur le *Bonnet flamand*, parages où il y en a toujours. Pendant longtemps nous avons aperçu, dans le scintillement du soleil sur l'eau, ces jets d'eau qui brillaient, et dont notre attention n'était détournée que par les jeux de quelques cormorans qui suivaient le bateau en rasant la mer de leurs ailes.

Les passagers, profitant du temps redevenu beau, commencent à lier connaissance. Les Français forment la majorité ; aux secondes, un bon nombre de délégués ouvriers reviennent de l'exposition. Le commandant Danré se promène avec nous ; homme énergique, excellent marin, dit-on, à la fois aimé et craint de son équipage, il raconte sans façon, mais d'une manière attrayante et intéressante, les événements par lesquels il a passé. Tout récemment encore, il y a quatre ans, je crois, il a failli perdre la vie dans un cyclone. Il commandait par intérim la *Ville-de-Paris*, et

avait emmené avec lui un de ses enfants, alors âgé de sept ans et demi. Le soir, il faisait un temps très-chaud et très-lourd; on jouait du piano, on causait sur le pont; quant au commandant, qui voyait la chaleur monter et le baromètre descendre, il était inquiet. A trois heures du matin, le cyclone arrive avec la rapidité de la foudre. Le commandant monte sur sa passerelle; bien lui en prend, car la chambre d'où il sort est emportée en un clin d'œil. La passerelle elle-même cède et est entraînée à la mer avec un malheureux matelot qui se tenait aux côtés du commandant. Quant à ce dernier, par un bonheur providentiel, sa cravate s'accroche à une barre de fer brisée, et il reste pendu par le cou à l'endroit où était, quelques secondes auparavant, la passerelle disparue. Le second voit la position désespérée du commandant; il arrive jusqu'à lui et le sauve. C'est à ce moment que ce brave capitaine, M. Marchand, eut un bras cassé. Un seul fait, ajoutait le commandant, peut faire juger de la violence de l'ouragan. Il y avait à bord de la *Ville-de-Paris* six chevaux, chacun dans une boxe couverte, toutes les boxes bien adhérentes au pont; le premier cheval en ligne a été soulevé avec sa boxe, emporté, et est retombé sur le pont derrière deux autres, le troisième, de premier qu'il était. « Il avait fallu pour cela qu'il passât par-dessus ou à côté d'un canot suspendu à ses *pistolets*, et je n'ai pu encore m'expliquer comment cela avait pu se faire. »

Quels sont mes voisins de table? J'aperçois à quelque distance M. G., de New-York, homme fort âgé, qui vient en France, dit-il, pour rétablir sa santé. C'est le plus grand armateur des États-Unis, il a soixante navires à lui. Il a été à demi ruiné, dit-on, par la dernière crise, et sa fortune ne s'élève plus, d'après l'opinion publique, qu'à quatre ou cinq millions de dollars. Il a toujours été très-généreux, et c'est lui qui, après la malheureuse issue de l'expédition au pôle nord commandée par le capitaine Franklin, a donné 100,000 piastres et deux navires pour aller à la recherche de l'infortuné commandant.

Presque en face, voici un savant déjà célèbre et prédestiné certainement à acquérir dans les sciences un nom illustre, c'est M. P., ethnologiste et linguiste très-distingué, titulaire d'une mission du gouvernement français dans le Far-West américain. Ses dernières recherches ont eu pour théâtre le territoire d'Alaska, tout à fait au nord de l'Union, à qui le tzar l'a vendu il y a peu d'années. Son ouvrage, *Trois ans d'exploration dans l'A-*

laska, a obtenu récemment la grande médaille d'or à la Société de géographie de Paris.

Il n'a pas trente ans, et il y a déjà huit ans qu'il demeure chez les Indiens. Il s'est dévoué à la science corps et âme. Il cause avec feu, avec animation, en homme qui parle de ce qu'il sait, de ce qu'il connaît à fond. Mais que de dangers il a courus ! Il a au front une forte cicatrice, dont voici l'histoire : « Une nuit, nous disait-il, que j'étais sous ma tente, où, très-heureusement, je ne dormais pas, j'ai vu la portière de la tente se soulever doucement, et un Mexicain, celui-là même qui me servait depuis longtemps de guide, s'approcher sans bruit, un couteau à la main, pour me frapper. J'eus assez de présence d'esprit pour armer un de mes revolvers sous ma couverture, et, au moment où il levait le bras, je levai le mien. C'était à qui serait le plus prompt. Je lui cassai la tête, et je ne reçus dans le front qu'un coup dévié, au lieu du coup droit qu'il me destinait. »

« Mais, ajoutait M. P., les Indiens avec lesquels j'ai été en relations ne m'auraient pas fait cela. » C'est plaisir d'écouter parler des Indiens un homme qui les connaît, qui les a étudiés, qui les aime, au lieu d'entendre déblatérer contre eux un de ces Yankees qui ne cherchent qu'à les tromper, les duper, les refaire, et qui s'étonnent que ces derniers leur en veulent. « Je n'ai jamais, dit M. P., en huit ans, couru aucun danger de la part d'Indiens qui n'avaient pas subi le contact des Yankees. Quand on est l'hôte d'une peuplade, une seule chose est nécessaire, mais elle suffit, tenir sa parole. » Malheureusement, c'est la seule chose que les États-Unis n'aient jamais su faire. M. P. nous raconte à ce sujet des détails navrants et authentiques sur la manière dont ils se conduisent envers les sauvages. Encore récemment, un traité solennel intervient entre une peuplade et les Etats-Unis, concédant à celle-là un territoire, ce qu'on appelle une *reservation*. Peu après, on apprend que les sauvages ont découvert dans cette *reservation* des mines de charbon ; immédiatement, et sans forme de procédure, les Yankees reprennent une partie du territoire concédé, et comme les pauvres Indiens, qui n'y comprennent rien, veulent résister, on envoie des troupes pour les traquer et les combattre.

En pareils cas, c'est une véritable chasse à l'homme qui s'organise. Qu'un Indien soit tué, personne ne se dérange, c'est presque un service rendu à l'Etat; qu'un Yankee soit tué par les Indiens,

alors le sang de ceux-ci coulera largement en représailles. De la sorte, la population rouge sera dans tous les cas affaiblie et fera moins de résistance. Qu'y a-t-il d'étonnant à ce que ces malheureux Indiens cherchent à se venger? Ne sont-ils même pas en cas de légitime défense? Il est vrai qu'ils scalpent leurs morts et qu'ils leur ôtent les yeux, mais ce n'est pas une raison pour soutenir, comme toujours, que ce sont eux qui ont commencé.

On prétend du reste que les légistes américains ont trouvé un moyen à la fois juridique et pratique d'anéantir les races indiennes : ce serait de décider que celles-ci, dont plusieurs sont encore nomades, dont beaucoup se composent uniquement de peuples chasseurs, n'ont aucun droit au sol, qui appartient en légitime propriété aux Etats-Unis. Mais les territoires ne leur ont-ils pas été concédés, en échange des provinces entières qu'on leur a ravies, par le gouvernement des Etats-Unis lui-même? Et quant aux peuplades qu'on peut considérer comme autochthones, ne possèdent-elles pas le pays du droit du premier occupant? A ces raisons, les *lawyers* n'auront pas de réponse à faire, et le gouvernement n'en trouvera pas de meilleure que la confiscation pure et simple, et, en cas de résistance, la guerre et l'extermination.

« Le seul moyen, à mon sens, de civiliser les Indiens d'une manière sérieuse, me disait M. P., ce serait d'abord d'être honnête envers eux et ensuite de leur donner le titre de citoyens des Etats-Unis. Ils valent mieux que les noirs, qui ont déjà ce titre, et ils se mettraient alors en relations régulières avec le gouvernement de l'Union. Pour le moment, ceux qui sont soumis refusent, il est vrai, de travailler, parce que, recevant des subsides des États-Unis et ne pensant guère au lendemain, ils jugent le travail inutile. Plusieurs m'ont dit et répété : « Nous ne travaillerons pas la « terre tant qu'*Uncle Sam* nous nourrira. »

M. P., avec ses grands cheveux qui lui tombent presque sur les épaules, à la manière des sauvages dont il a si longtemps été l'hôte, avec sa haute et forte taille, a tout ce qu'il faut pour captiver ceux à qui les hasards d'un voyage donnent l'heureuse chance de passer quelques jours en sa compagnie. Il est dur, à son âge, de renoncer à sa patrie, à sa famille et à ses amis, d'être dix-huit mois sans nouvelles des siens, et d'apprendre du même coup, comme il l'a fait, la déclaration de la guerre, Sedan, la chute de l'empire, la république et le reste. Mais il est bien ré-

compensé de son dévouement à la science par les sommets élevé où il est déjà parvenu.

Autres compagnons de table pendant nos cinq repas quotidiens : voici un élève de l'Ecole des beaux-arts, qui fait avec un esprit sans pareil la charge très-réussie de tous ses compagnons de traversée; voici un jeune homme qui vient d'Australie, où il a été recueillir une succession inattendue. Cet autre, M. de ..., occupe dans la diplomatie une position secondaire, dans laquelle il s'ennuie; il demande un changement avantageux. Sur toute la liste des passagers, il n'y a que nous qui fassions purement et simplement un voyage de plaisir.

2 octobre.

Vers quatre heures du matin, la mer se déchaîne furieuse. Les vagues sont des montagnes, et la violence du vent entasse ces montagnes les unes sur les autres, comme Ossa sur Pélion, et quand nous ne sommes pas sur la crête de ces montagnes, elles nous dominent d'une effrayante hauteur.

Oh! si Backuysen était là, lui qui se faisait attacher au grand mât des navires pour étudier les effets de la mer en furie! Les pétrels, oiseaux des tempêtes, rasent l'écume et viennent de temps à autre se reposer sur les haubans et sur les vergues.

On ne sait où se tenir ni quelle position prendre; couché, on tombe de son lit; assis, on a les reins torturés par le changement d'équilibre que procure chaque coup de roulis ou de tangage. Souvent on reste debout, appuyé contre les colonnes et les meubles, essayant de marcher de temps à autre et n'y réussissant guère. Le cliquetis des verres et des carafes, attachés aux longs plateaux rectangulaires que soutiennent des armatures mobiles, forme un accompagnement ironique aux sarabandes involontaires que les plus graves passagers exécutent, grâce aux mouvements désordonnés du navire. Tel est l'état actuel de tous les passagers non malades; quant aux autres, je n'ai pas à m'en occuper.

Je ne peux cependant m'empêcher de plaindre ce jeune couple américain qui fait son voyage de noces. Depuis dix jours que nous sommes partis de New-York, le mal de mer impitoyable ne les a quittés ni l'un ni l'autre : touchante sympathie. Et quand, par hasard, un moment de répit se produit dans leurs souffrances respectives, s'ils osent se hasarder sur le pont, c'est pour s'éviter soi-

gneusement, tant ils craignent qu'une recrudescence subite du mal ne les mette l'un devant l'autre dans une position *improper*.

4 octobre.

Salut à la mer, redevenue belle pour notre arrivée en Angleterre! A neuf heures du matin, nous rangeons à gauche le cap Lizard, dont les hautes falaises de granit presque noir émergent de la mer, couvertes de maisons blanches et de pelouses vertes. Nous passons la digue de Plymouth, et c'est dans le port que notre steamer débarque le seul de ses passagers qui soit à destination anglaise. Cela nous permet de voir la rade de Plymouth, baie très-pittoresque, boisée, bâtie de châteaux et de forts.

Quelques heures se passent, la nuit tombe, la lune se lève. Voici les trois feux tournants du Casquet, le rocher où Victor Hugo a placé les exploits de sa pieuvre; voici le feu fixe du cap de la Hogue, la première pointe de France; voici Barfleur. Notre traversée a été longue, retardée par le vent contraire et le mauvais temps; mais enfin, dans six heures, nous serons en vue du Havre, nous serons au port, nous serons arrivés. Tout est bien qui finit bien.

FIN.

9475 — PARIS. IMP. JULES LE CLERE ET Cie, RUE CASSETTE, 29.

TABLE DES MATIÈRES

